



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№11 (40) ВІСНІК 22.11.16

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

КУРС НА РЕІНДУСТРІАЛІЗАЦІЮ

Промисловість і економіка в цілому в нашій країні знаходяться в стадії клінічної смерті. Чи є вихід?

ЄВРОПЕЙСЬКА ЕКСПАНСІЯ

Компанія Tesla робить велику ставку на Старий Світ.

ТЕРНИСТИЙ ШЛЯХ

У Федерації роботодавців обговорили стан бізнес-середовища та проблеми залучення інвесторів до України.

ТРАМПОМОБІЛЬНА ГАЛУЗЬ

Електрокарам може знову стати «тісно», автомобілі подорожчають, а США зроблять ставку на свої заводи.

КРОК НАЗУСТРІЧ ІНВЕСТОРУ

Закони про індустріальні парки є імпульсом, що збільшить інвестиційну привабливість України.



Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№11 (40) від 22.11.16

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

Редактори:
Чепіжко О.С.
Каратаєва А.С.
Богатирчук О.В.
review@fra.org.ua
fra.org.ua

В розділі «Виробництво» використані дані «Укравтопрому».
В розділі «Продажі» використані дані AUTO-Consulting.

Матеріали розділу «Новини партнерів» надаються партнерами
Федерації та можуть бути скорочені без втрати змісту повідомлення.

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.

Фото на титульній сторінці: [facebook.com](https://www.facebook.com)

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Україна – багата країна бідних людей. Ми маємо у своєму розпорядженні чудовий людський капітал та потужний потенціал для розвитку, однак уже який рік не можемо вибратися з прірви кризи.

Що може стати трампліном для початку руху нагору? Такою точкою відліку для старту відновлення економіки України повинна стати реіндустріалізація. Підтримка реальної економіки усіма доступними способами.

Переорієнтація на виробництво продукції з високою доданою вартістю. Створення та розвиток індустріальних парків. Шляхів реалізації поставленої мети – безліч. Та, як казав Сократ, хто хоче – шукає можливості, хто не хоче – шукає причини. І поки що нас годували лише обіцянками та виправданнями. А чим довше ми зволікаємо, тим глибше нас затягує у безодню. Прийшов час діяти? Так, ще вчора. А сьогодні час діяти невпинно спливає...

117,7%

ІНДЕКС ЦІН ВИРОБНИКІВ
ПРОМИСЛОВОЇ ПРОДУКЦІЇ

103%

ІНДЕКС ОБОРОТУ
РОЗДРІБНОЇ ТОРГІВЛІ

114,3%

ІНДЕКС СПОЖИВЧИХ ЦІН

* За січень-лютий 2016 до січня-лютого 2015 року. Держстат



КУРС НА РЕІНДУСТРІАЛІЗАЦІЮ

Промисловість і економіка в цілому в нашій країні знаходяться в стадії клінічної смерті. Чи є вихід?

Заступник Голови Федерації роботодавців України, Голова Наглядової Ради групи «Єврокар» Олег Боярин у колонці в газеті «Новое время» висловив своє бачення щодо реанімації економіки. На його думку, для цього недостатньо прийняття знеболюючих у вигляді кредитів МВФ та точкової дерегуляції. Тут потрібні більш радикальні заходи – стимулювання споживчого попиту і припливу інвестицій.

Україна, приєднавшись до Світової організації торгівлі (СОТ), буквально не дивлячись продав інтереси української промисловості за статус членства. Аналогічна ситуація повторилася при підписанні угоди про зону вільної торгівлі з ЄС. Як наслідок – тільки в минулому році Україна втратила \$15,8 млрд, або майже 30% товарного експорту, з них \$4 млрд – втрата експорту в ЄС, незважаючи на дію ЗВТ.

Таким чином, наша країна повністю відкрила свої торгові кордони, паралельно скасовуючи будь-які стимули для інвестицій, такі як вільні

економічні зони (ВЕЗ) і території пріоритетного розвитку (ГПР), і лібералізувавши торгівлю, тим самим не залишили вітчизняному виробникові шансів на виживання. Ми проігнорували той факт, що вільна торгівля між країнами з приблизно однаковим рівнем розвитку – сприятлива, в той час як асиметрична торгівля, що передбачає продаж сировини та імпорт готових товарів, як у випадку з Україною, – вкрай не вигідна для країни – виробника сировини. Отже, в корені помилкова економічна політика українських управлінців, що йде врозріз з усіма світовими практиками і не має логічного обґрунтування, зробила умови роботи української промисловості заборонними для розвитку не сировинних, високотехнологічних галузей.

Виходом у цій ситуації може стати приплив інвестицій саме в реальний сектор економіки з чітким визначенням галузей драйверів з високою доданою вартістю і упором на їх розвиток. Де-факто, реіндустріалізація країни. Що це слово означає на практиці?



В першу чергу це створення умов – кращих, ніж в сусідніх країнах, що дозволять Україні зайняти за рівнем інвестиційної привабливості місце десь між Латвією і Кіпром, а не В'єтнамом і Тунісом. Йдеться про фіскальні стимули, які сприятимуть тому, щоб капітал не тільки залишався в країні, а й залучався ззовні за рахунок прямих іноземних інвестицій. Ця стратегія передбачає використання ряду інструментів, таких як індустріальні парки, СЕЗ і ТПР, як дієвого механізму розвитку малого і середнього бізнесу та еволюції економіки від сировинної до продуктової. Ця стратегія також вимагає радикальної податкової реформи – саме реформи, а не півзаходів, прийнятих парламентом, реформи, що має на увазі повну симпліфікацію податкової системи та податкового адміністрування, скасування податкових ям і лазівок, зниження податкового навантаження, що дозволить вивести з тіні значну частину економіки. Важливим інструментом у розвитку нашої промисловості міг би стати і Банк розвитку, і експортно-кредитні агентства на кшталт тих, що існують у багатьох країнах з успішною економічною моделлю.

Кращий спосіб позбутися від корупції – це побудувати здорову економіку. Ми ж крутимося в замкнутому колі: політична нестабільність, відсутність промисловості, відтік грошей, зростання корупції. Як з нього вийти? Можна спробувати його контролювати, але зупинити його реально тільки шляхом створення вигідного економічного розвитку. Слід використовувати сильні сторони України. У нас великий ринок – понад 40 млн населення, ми маємо у своєму розпорядженні хороший людський ресурс і

потенціал розвитку, але в країні слабо розвинена інфраструктура інновацій. Панацеєю може стати прихід світових корпорацій, які почнуть використовувати Україну як зовнішнього виробничого майданчика і принесуть з собою технології і ноу-хау, які посприяють модернізації нашої промисловості і зростання експорту.

Так чи інакше, ключовим КРІ держави повинна стати саме зайнятість. І якщо ми не будемо застосовувати в повній мірі всі перераховані інструменти, які є тільки малою частиною всього арсеналу зваженої промислової політики, якщо не сконцентруємося на реіндустріалізації країни, поточний формат, в якому сусіди будуть переманювати наших потенційних інвесторів, залучаючи нашу ж дешеву робочу силу, з нашої ж сировини виробляти товари з високою доданою вартістю, продаючи їх нам же і згодом радо надаючи нам же зароблені на імпорті готових товарів в Україну гроші в якості позик і фінансової допомоги, замкнеться в порочне коло.

Саме процвітаюча і інвестиційно-приваблива економіка – це найкраща пропаганда для наших сусідів, які можуть потенційно стати нашими інвесторами. Таким чином, тільки відродження промисловості, а з ним і економічного зростання всієї країни може стати передумовою до вирішення геополітичних проблем, в тому числі ситуації на сході. Адже економічні інтереси, як відомо, в сьогоднішньому світі набагато сильніше політичних і здатні перекопати історію врозріз будь-яким політичним амбіціям.



ТРАМПМОБІЛЬНА ГАЛУЗЬ

Електрокарам може знову стати «тісно», автомобілі подорожчають, а США зробилять ставку на свої заводи.

фото: avtomobiler.com

Перемога Дональда Трампа на виборах у США викликала надзвичайну активність користувачів у мережі і паніку на фондових ринках. Але це – лише короткострокова реакція. Значно цікавіше те, що чекає світову економіку в найближчі кілька років, адже Дональд Трамп йшов на вибори з певною програмою, яка може торкнутися і автоіндустрії, пише **«Сьогодні»**. До чого ж варто готуватися найбільшим автомобільним концернам?

Війна з електромобілями

Як і багато республіканців, Дональд Трамп відомий як противник невідворотності глобального потепління. «Обама вважає, що це – проблема номер один у світі. Мені здається, це не одна з головних проблем. Тому я в це не вірю. І якщо хтось мене не переконає, то я буду вважати, що є погода. Я вірю, що є її зміни, і я вірю, що вона підвищується, то знижується, то знову підвищується», – заявляв Трамп у вересні 2015 року. Тому, зайнявши президентське крісло, Дональд Трамп може значно урізати програми, спрямовані на зниження шкідливих викидів CO₂.

Для автоіндустрії це означає, що в першу чергу постраждають виробники електромобілів. І хоча це навряд чи торкнеться, наприклад, Tesla Motors, що грає у «вищій лізі», такі компанії як General Motors або Ford можуть відмовитися

від ставки на виробництво електрокарів.

Найімовірніше, потужні бензинові мотори за Трампа можуть знову почати набирати популярність. Принаймні, серед прихильників нового президента чимало багатих бізнесменів і нафтовиків, які будуть тільки раді подібним діям глави держави. Так що для любителів моторів V8 і V12 перемога Трампа – хороша новина.

Підтримка американських заводів

Однією з передвиборних обіцянок Дональда Трампа було створення нових робочих місць всередині США. А головну загрозу для цього новий президент бачить у торговій могутності Китаю і Транстихоокеанське партнерство. Але не тільки в ньому.

Чи знаєте ви, що значна частина автомобілів, що продаються в США, виробляються в сусідній Мексиці і Канаді? І Трамп неодноразово звертав на це увагу у своїх передвиборних промовах. «Робочі місця витікають з країни. Вони дістаються Мексиці», – нарікав політик.

Якщо все піде за Трампом, то американська влада боротиметься з такою ситуацією. Це означає, що у вигранні можуть виявитися ті компанії, які мають виробництво на території США. Причому йдеться не тільки про General Motors, Ford і Fiat-Chrysler, але і про Toyota, Nissan, Honda, BMW і Mercedes-Benz.



А ще на території Сполучених Штатів можуть з'явитися нові заводи. Причому, найімовірніше, їх розмістять на території так званого Середнього Заходу, розташованого в центрі країни. Принаймні, на початку листопада під час свого візиту в Мічиган, Трамп обіцяв «вивести автоіндустрію на досі небачений рівень». А ось у компаній Hyundai-Kia, Volvo, Jaguar-Land Rover, Subaru, Mazda і Mitsubishi можуть виникнути проблеми, адже всі вони зробили ставку саме на експорт своєї продукції в США.

Удар по німцях

Ще одним несподіваним наслідком обрання Дональда Трампа на посаду президента США може стати удар по німецьких автовиробниках. За останні роки компанії Audi, BMW, Volkswagen і Mercedes-Benz розширили своє виробництво в Мексиці. У разі, якщо Дональд Трамп скасує угоду про вільну торгівлю з південним сусідом, інвестиції не виправдають себе. Так, у всіх названих компаній є заводи в США, але що з того? Гроші, вкладені в мексиканські майданчики, їм ніхто не поверне.

Удар по «німцях» може прийти з ще одного флангу. Чи знаєте ви, що кожен сьомий автомобіль, випущений у Німеччині, йде на експорт у США? Якщо Дональд Трамп зробить ставку на протекціонізм, поставки можуть постраждати. Адже німцям і так доведеться зіткнутися з виходом з Євросоюзу Великобританії, в якій також продається чимало машин з Німеччини.

Бій глобальній торгівлі

До економічної глобалізації, схоже, вже давно звикли всі. І автоіндустрія – не виняток. Нікого не дивує, що, скажімо, Toyota Corolla збирається в Туреччині. Причому глобалізація стосується не тільки самих складальних майданчиків, але і поставок через кордони різних автокомпонентів.

У разі, якщо Дональд Трамп дійсно зробить ставку на протекціонізм, правила гри зміняться для всіх. Хто може гарантувати, що слідом за США аналогічні заходи не введуть інші країни? Причому у всіх перед очима навіть є ще один приклад – Китай, де продавати автомобілі можуть тільки ті компанії, які організували на його території спільне підприємство.

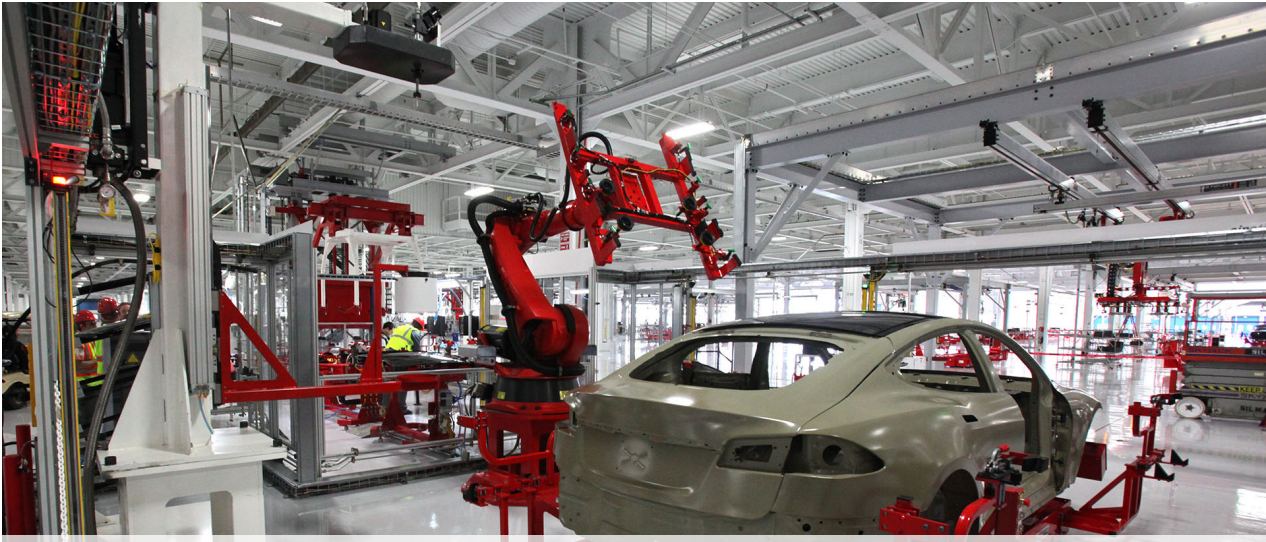
Інші країни можуть задуматися: якщо таким протекціонізмом можна займатися США і Китаю, то чому не можна їм? А раз так, то автоконцернам може стати вигідніше не виробляти машини в різних точках світу, а збирати саме в тій країні, де вони будуть продаватися. Причому чим більшим буде потенційний ринок, тим швидше там з'явиться новий автозавод.

Не такий страшний Трамп...

...як його малюють. Від перемоги Дональда Трампа автомобільна індустрія може постраждати, але катастрофи не станеться. Так, деяким автовиробникам доведеться шукати нові схеми роботи, але це – не кінець світу. До того ж у певному сенсі дії Трампа можуть дати новий імпульс розвитку автоіндустрії, принаймні – в США. Такі компанії як General Motors або Fiat-Chrysler за останні роки відчували себе не кращим чином, але у випадку, якщо заходи щодо захисту американського ринку будуть вжиті, все може змінитися.

Є і ще один фактор. Можливі заходи щодо підтримки протекціонізму призведуть до того, що автомобілі в США можуть зрости в ціні – за оцінками економістів приблизно на \$5000. Для споживачів це, звичайно, мінус. А ось для автовиробників – плюс, адже вони стануть заробляти на кожній проданій машині значно більше, ніж зараз.





ЄВРОПЕЙСЬКА ЕКСПАНСІЯ

Компанія Tesla робить велику ставку на Старий Світ.

фото: Zu Automobile

Компанія Tesla Motors заявила про домовленість щодо придбання німецької машинобудівної компанії Grohmann Engineering у місті Прюм, що у федеральній землі Райнланд-Пфальц. Придбання підприємства, яке, серед іншого, виробляє машини для збірки, має допомогти автовиробникові автоматизувати виробництво електромобілів. Цей крок Tesla спрямований на збільшення щорічного випуску автомобілів до 500 тис. до 2018 року, а також на розширення присутності американської компанії в Німеччині.

У нинішньому році каліфорнійська компанія, як очікується, поставить на ринок близько 80 тис. електромобілів. Її основне виробництво знаходиться в Фрімонті (штат Каліфорнія).

Операцію планується завершити на початку 2017 року після одержання дозволу з боку регулюючих органів. Після цього німецька фірма буде перейменована в Tesla Grohmann Automation.

У Tesla Motors сподіваються, що цей крок пришвидшить та покращить виробництво на заводі в місті Фрімонт, штат Каліфорнія. Угода, як очікується, буде підписана на початку наступного року. Ціна придбання не розголошується.

Упродовж двох наступних років майбутня дочірня компанія Tesla Grohmann Automation у Прюмі та інших населених пунктах Німеччини

має створити більш ніж тисячу робочих місць.

Крім того, за словами Ілона Маска, Tesla стане приділяти підвищену увагу контролю якості на виході продукції і виробничої експертизі. Ймовірно, цим питанням також займеться Tesla Grohmann Automation.

Плюс до цього, одночасно стало відомо, що Tesla збирається побудувати в Європі нову, другу за рахунком, гігафабрику. Однак поки неясно, де саме вона буде розташована. На майбутньому заводі, крім АКБ, будуть виробляти і машини.

«Немає ніяких сумнівів, що в Європі в майбутньому у Tesla з'явиться один, а може два або три нових підприємства з виробництва електрокарів і акумуляторів», – повідомив Маск.

Нарешті, в компанії підтвердили, що третій електрокар марки – Tesla Model 3 – поступить на конвеєр в середині 2017 року. Великі обсяги виробництва повинен забезпечити саме цей автомобіль, на який вже зроблено більше 370 тис. замовлень. Представники фірми повідомили, що новий електромобіль буде орієнтований на ринок країн європейського регіону. Також вони сповістили своїх шанувальників авто, що «Model 3» стане доступнішим – новий електрокар буде коштувати більшому числу покупців. Вартість нової моделі складе близько \$35.000.



ТЕРНИСТИЙ ШЛЯХ

У Федерації роботодавців обговорили стан бізнес-середовища та проблеми залучення інвесторів до України.

Як покращити актуальне бізнес-середовище в Україні? Про це 3 листопада на закарпатському заводі «Ядзакі» під час Позиційної зустрічі говорили представники великого бізнесу Закарпаття, Об'єднання організацій роботодавців Закарпаття та керівництво Федерації роботодавців України за участі бізнесменів та керівників великих компаній з усієї України. Останні приїхали на Закарпаття для обміну досвідом та обговорення актуальних проблем ведення бізнесу.

Позиційній зустрічі передували візити на передові та найбільш інноваційні підприємства Закарпатської області: заводи «Фішер» (Мукачево), «Єврокар» (Ужгород), «Флекстрікс» (Мукачево). Після ознайомлення з виробничими потужностями закарпатських інвестиційних гігантів, поважних гостей гостинно прийняв завод «Ядзакі», де й відбулася позиційна зустріч за круглим столом, після якої свої виробничі потужності вже демонстрував сам «Ядзакі» та завод «Джейбіл Сьоркіт» (Ужгород).

За круглим столом залу для переговорів заводу «Ядзакі» зібралися Заступник Голови Ради ФРУ Олег Боярин, Голова ОООРЗ Володимир Панов, генеральний директор ТОВ «Ядзакі Україна» Мілош Босак, Генеральний директор ФРУ Руслан Іллічов, Члени президії ФРУ бізнесмени Олександр Олійник та Павло Штутман, керівники компаній з Луцька, Києва,

Харкова, Кропивницького, Херсону, а також представники та топ-менеджмент найбільших підприємств Закарпаття.

В ході жвавого обговорення, учасники зустрічі обмінялись думками щодо механізмів покращення бізнес-середовища в Україні, проблем невиконання зобов'язань влади в частині надання державних гарантій для бізнесу, ролі системи освіти в процесі підвищення ефективності економіки, шляхів формування іміджу України як інвестиційно привабливої країни, реалізації кластерної моделі економіки. Зокрема, учасники зустрічі обговорювали, як і чим залучити в Україну інвесторів, які б вклали гроші і створювали нові робочі місця. Присутні також відзначили наявність в Закарпатті величезного економічного потенціалу і зійшлися на думці, що саме наш регіон може стати флагманом економічного росту України.

У своїх промовах учасники відзначили важливість та необхідність проведення подібних зустрічей, як майданчика, на якому об'єднаний бізнес може виробити єдину консолідовану позицію, торкнувшись найгостріших проблем, що турбують підприємців сьогодні.

«Бізнес Закарпаття» наводить цитати з виступів учасників зустрічі.



Олег Боярин, Заступник Голови Ради ФРУ

Єдина можливість захистити себе та побудувати наше майбутнє – це консолідація бізнесу, формування єдиної однозначної позиції, яка дозволить не чекати обіцянок від влади, а ставити питання та завдання, які ця влада повинна вирішувати. А для нас це і можливість контролювати виконання владою своїх зобов'язань. Час іде... Україна з кожним роком втрачає свою економічну привабливість. Тому в сьогоднішніх умовах ми не повинні просити владу «дати нам щось», ми повинні вимагати від неї раціонального дотримання простих і зрозумілих умов.

Руслан Іллічов, Генеральний директор ФРУ

Які проблеми сьогодні є загальними для всього українського бізнесу? По-перше це відсутність будь-яких дій з боку держави щодо стимулювання промисловості та економічного росту. Ми (ФРУ) запропонували ряд законопроектів, спрямованих на стимулювання інвестицій та покращення бізнес-середовища, і сьогодні на зустрічі ми почули, що це дійсно правильна практика. Тому ми разом з регіональними організаціями роботодавців та представниками бізнесу продовжуватимемо роботу в цьому руслі.

Володимир Панов, голова Обласного об'єднання організацій роботодавців «Закарпаття»

Чим важливі подібні зустрічі для Закарпаття? Це, крім іншого, ще й можливість продемонструвати, що саме наш край має всі шанси стати лідером економічних перетворень, локомотивом європейської інтеграції України. Адже сьогодні наші гості – бізнесмени з усієї України, мали змогу відвідати 5 потужних підприємств області... Втім, акцентую увагу на тому, що таких компаній на Закарпатті ми могли показати 15-20. Це транснаціональні компанії, які є лідерами не тільки в українських масштабах, а і в масштабах європейських. Жодна інша область України не може похвалитися таким «сузір'ям» світових брендів, які є у нас на Закарпатті. Тому для нас важливі реалізація наших спільних ініціатив по відновленню СЕЗ, ТІПР, прийняття закону про індустріальні парки, адже саме ми є тими «воротами для інвестицій» з Європи.

Мілош Босак, Генеральний директор ТОВ «Ядзакі Україна»

Для того щоб чогось досягнути, потрібно об'єднуватись. Дуже важливо, що сьогодні тут присутні представники об'єднаних роботодавців, представники різних видів бізнесу... Адже один голос одного підприємства вартує дуже мало. А спільний голос бізнесу підвищує шанс на досягнення наших спільних цілей. Я дуже радий, що подібні зустрічі мають місце і хочу підкреслити, що компанія «Ядзакі» завжди готова прийняти подібні заходи.



КРОК НАЗУСТРІЧ ІНВЕТОРУ

Закони про індустриальні парки є імпульсом, що збільшить інвестиційну привабливість України.

Забезпечити регіональний розвиток та економічне зростання можливо за допомогою індустриальних парків. До такого висновку під час круглого столу «Індустриальні парки – інструмент регіонального розвитку та економічного зростання», що відбувся у профільному парламентському комітеті, дійшли народні депутати, представники провідних бізнес-об'єднань України, очільники кількох обласних адміністрацій, мери міст та фахові експерти. Про це пише «Бізнес Закарпаття».

Обласне об'єднання організацій роботодавців «Закарпаття» на круглому столі представляв голова об'єднання Володимир Панов.

Учасники засідання зокрема розглянули законодавчий пакет 2554а-д та 2555а-д, який запроваджує податкові та митні інвестиційні стимули для нових виробництв в Україні через механізм індустриальних парків, одним із співавторів якого є голова комітету з питань промислової політики та підприємництва Віктор Галасюк.

«Нещодавно прийняті у першому читанні законопроекти №№2554а-д та 2555а-д щодо податкових та митних інвестиційних стимулів для нових виробництв в Україні через механізм індустриальних парків передбачають мінімальний перелік преференцій, необхідних для забезпечення відродження вітчизняного

виробництва», – поінформував, відкриваючи захід, голова Комітету Віктор Галасюк.

Парламентарій наголосив – потреба України в індустриальних парках передусім викликана «інвестиційним голодом» в країні.

«Показник прямих інвестицій на душу населення в Україні у 5-6 разів нижчий, ніж у європейських країн-сусідів, та у 12, ніж в США. Це означає інвестиційну ізоляцію України – у нас створена «залізна завіса» для інвестицій та «зелений коридор» для еміграції талантів з України, а має бути навпаки», – зазначив Галасюк.

На думку голови ОООРЗ Володимира Панова, питання індустриальних парків в Україні треба ставити радикально.

«Україні потрібні прямі іноземні інвестиції чи ні? Якщо так – то ми повинні створювати умови, інакше ж – будемо вічно відстаючою країною», – зазначив Панов.

За словами очільника закарпатських роботодавців, створити відповідні умови можна в тому числі за допомогою давно апробованого в світі механізму індустриальних парків.

«Нам потрібен закон про індустриальні парки. Негайно. Це лише натяк Європі, що ми повертаємося до інвестора. Це всього лиш малелький крок вперед. Проте це вже буде великою перемогою якщо ми його зробимо», – за-



ДІАГНОСТИКА ПРОБЛЕМ

Автомобільний ринок України: пацієнт скоріш живий чи мертвий?

27 жовтня в прес-центрі РІА Новини України відбулася прес-конференція на тему «Проблеми авторинку України. Підсумки року і прогноз на 2017».

В ході конференції обговорювалися питання, що стосуються скасування розмитнення автомобілів в Україні, нових законів, які потрібні авторинку, зниження акцизів на б/в автомобілі, а також прогнозів розвитку авторинку.

Генеральний директор Всеукраїнської Асоціації автомобільних імпортерів і дилерів Олег Назаренко відзначив, що в Україні в 2016 році спостерігається збільшення обсягу продажів автомобілів.

«В минулому році було продано 46 тисяч автомобілів. В цьому році буде продано понад 58 тисяч автомобілів. Тому що, згідно з даними Державної фіскальної служби, тільки з січня по серпень цього року було ввезено вже 46 тисяч імпортних автомобілів», – сказав Назаренко.

Однією з передумов до збільшення продажів автомобілів в Україні є «колосально відкладений попит», зазначив експерт. «Військово-політична ситуація в країні була нестабільною, і дуже багато людей і підприємства відклали покупку автомобілів. Зараз не тільки прогресують продажі на ринку нових автомобілів, але і побутової техніки, нерухомості. Життя в державі стабілізується, і люди починають вкладати гроші в речі тривалого попиту», – підкреслив Назаренко.

Що стосується прогнозів на наступний рік, то Назаренко розповів про два сценарії розвитку авторинку. При оптимістичному сценарії можна очікувати зростання продажів приблизно на 30-35%. При песимістичному – ситуація може дійти навіть до відходу деяких імпортерів з України.

Заступник Голови правління корпорації «УкрАВТО» Олег Папашев також зазначив, що в 2016 році, намітилося значне зростання продажів на автомобільному ринку України. Особливо це помітно, на вторинному ринку – ринку перепродажів авто.

Крім цього, як зазначив експерт, зараз більше продаються дорогі машини. Якщо в 2008-2009 рр. більше 50% всіх куплених авто коштували дешевше 10 тисяч євро, зараз – тільки 17,5%.

Що стосується українських автовиробників, їх розвитку перешкоджає негативне ставлення до країни багатьох потенційних інвесторів. За словами Папашева, українським політикам слід вживати заходів у цьому напрямку, сприяти розвитку країни, виробництва. І це стосується не тільки автомобілів, але й інших галузей.

Однак чи буде інвестор йти в країну, де за 10 минулих років інфляція в Україні склала 395%, де панують непередбачувані дії уряду, суспільства? Таке риторичне питання задав експерт «Економічної дискусійного клубу» Ігор Гарбарук. Він додав, що «нам потрібно створювати своє суспільство, зі своїми правилами», в тому числі це – завдання держави: створювати єдині для всіх правила гри.



КООПЕРАТИВНА РОБОТА

Відбулося обговорення прогресу виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, а також внеску у цей процес громадянського суспільства.

У Києві відбулося 3-тє засідання Платформи громадянського суспільства Україна – ЄС (ПГС), яке тривало два дні – 8 та 9 листопада.

Засідання відкрили співголови Платформи – Григорій Осовий, Голова Федерації профспілок України, та Альфредас Йонушка, член Європейського Економічного і Соціального Комітету, генеральний директор Торгово-промислової та ремісничої палати Шауляю.

В рамках засідання були представлені тематичні доповіді ПГС – «Регулювання ринків праці в Україні та ЄС: спільні риси та відмінності. Адаптація українського трудового законодавства до законодавства ЄС» та «Антидискримінаційне законодавство: права вразливих груп в контексті виконання Угоди про Асоціацію».

Результатом дводенної роботи членів Платформи стала спільна декларація з рекомендаціями Платформи громадянського суспільства щодо виконання Угоди про асоціацію, а також узгоджене бачення пріоритетів діяльності Платформи у 2017 році. Зокрема, сторони:

- закликали Уряд України посилити політичні та інституційні можливості імплементації Угоди про асоціацію;
- наголосили на необхідності докладан-

ня максимальних зусиль державами-членами ЄС щодо відновлення суверенітету та територіальної цілісності України в межах її міжнародно визнаних кордонів;

- закликали Раду ЄС та Європарламент ухвалити остаточне рішення щодо безвізового режиму для громадян України до кінця 2016 року, а також знайти політичні рішення для завершення процесу ратифікації Угоди про асоціацію в контексті референдуму в Нідерландах;
- наголосили, що боротьба з дискримінацією за будь-якими ознаками є базовим елементом угоди з ЄС, а досягнення європейського рівня у цьому питанні, особливо в частині трудового законодавства, є однією з головних цілей Угоди;
- закликали приділити першочергову увагу імплементації міжнародних стандартів праці, законодавства та практики ЄС з питань соціальної політики, зайнятості та праці, реформи трудового законодавства для забезпечення балансу інтересів соціальних партнерів і захисту прав працівників.

Голова Федерації роботодавців автомобільної галузі України та Заступник Голови Федерації роботодавців України Олег Боярин є одним із постійних 15 членів Платформи від Української сторони та представляє інтереси Федерації роботодавців в цьому органі.

ВИРОБНИЦТВО

За попередніми даними асоціації “Укравтопром”, в жовтні 2016 року на українських заводах було вироблено 496 автотранспортних засобів, що на 22,4% менше результату жовтня минулого року і в той же час на 20,7% більше показника вересня цього року.

У загальному обсязі автовиробництва більшу частину становили легкові автомобілі, яких було вироблено 436 шт.: +16,3% до вересневого показника і -0,9% до жовтня минулого року.

Кількість комерційних автомобілів, зафіксованих в статистиці “Укравтопрому” в звітному місяці – 12 автомобілів виробництва ПАТ “ЗАЗ”, що вдсятеро менше торішнього показника. ПАТ “АвтоКрАЗ” вже третій місяць не надає статистику по своєму виробництву.

Також за поточний місяць було вироблено 48 автобусів, що на 37,1% перевищило показник попереднього місяця, проте на 37,7% менше, ніж у жовтні 2015 року.

Всього за десять місяців 2016 року в Україні було вироблено 3709 автотранспортних засобів або на 29,7% менше торішнього результату. З них:

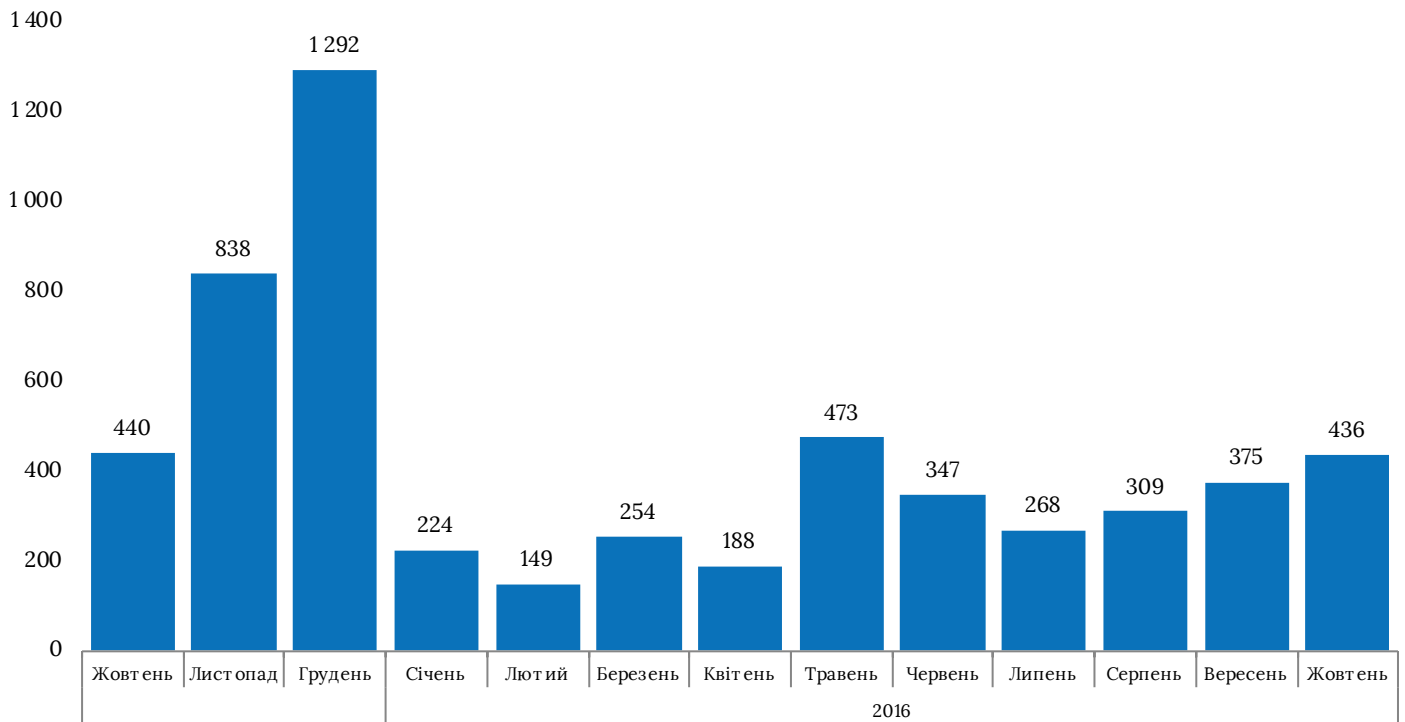
Легкові автомобілі – 3023 шт. (-14,2% до аналогічного періоду минулого року).

Комерційні автомобілі – 496 шт. (-59,2% до апмр).

Автобуси – 190 шт. (-64,4% до апмр).

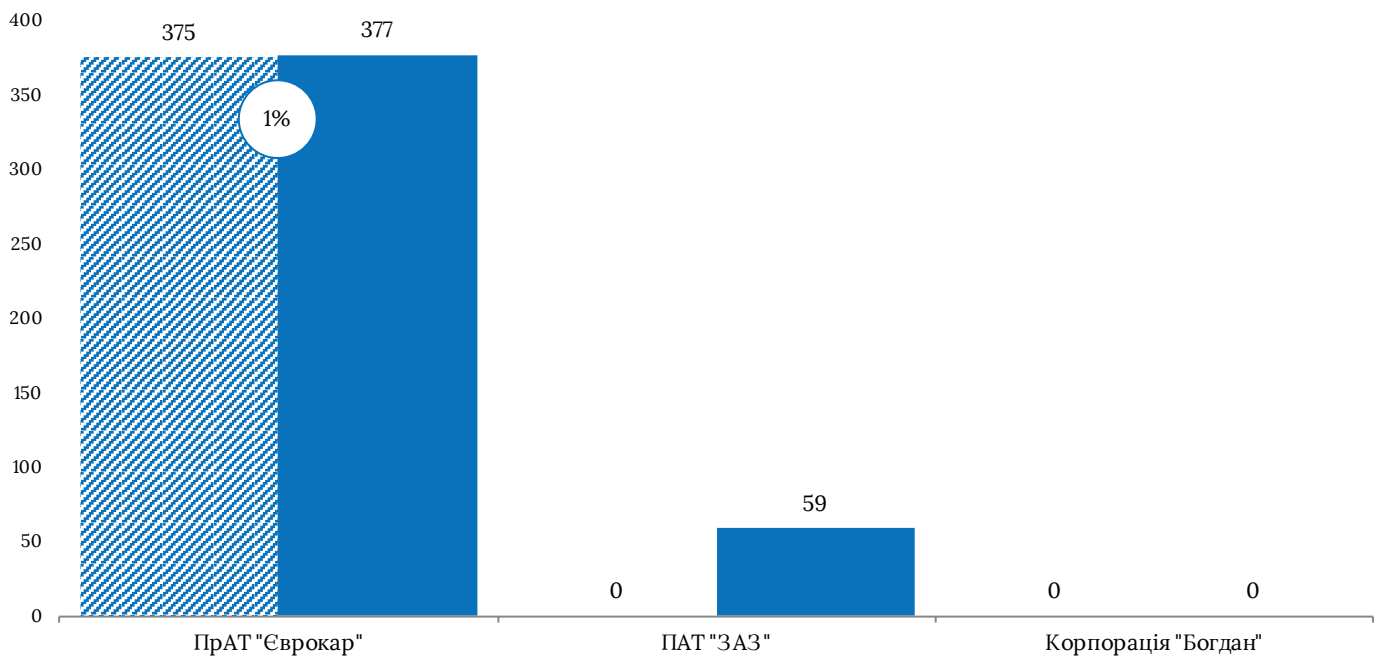
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Жовтень 2015 - жовтень 2016, штук)



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

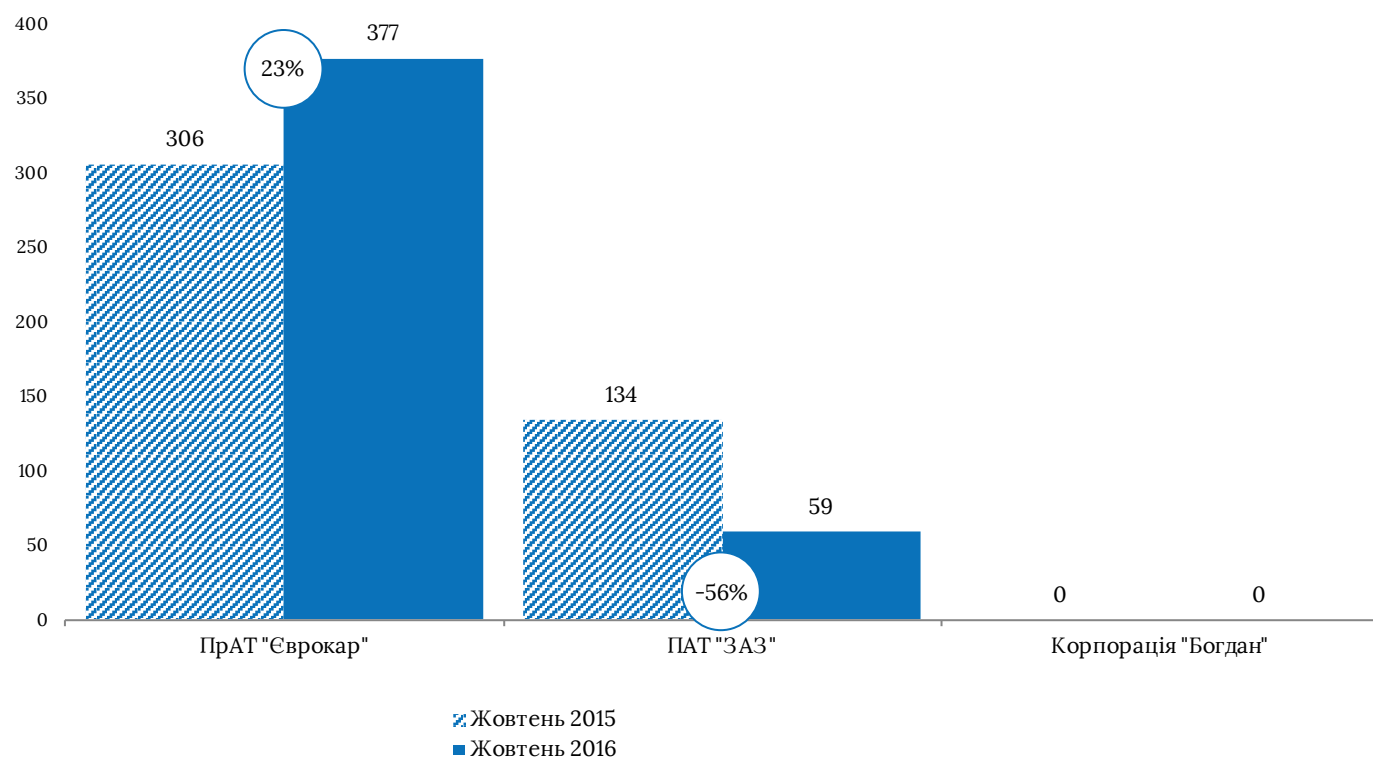
(Вересень 2016 р. - жовтень 2016 р., шт. та % росту період до періоду)



▨ Вересень 2016 ■ Жовтень 2016 ○ динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

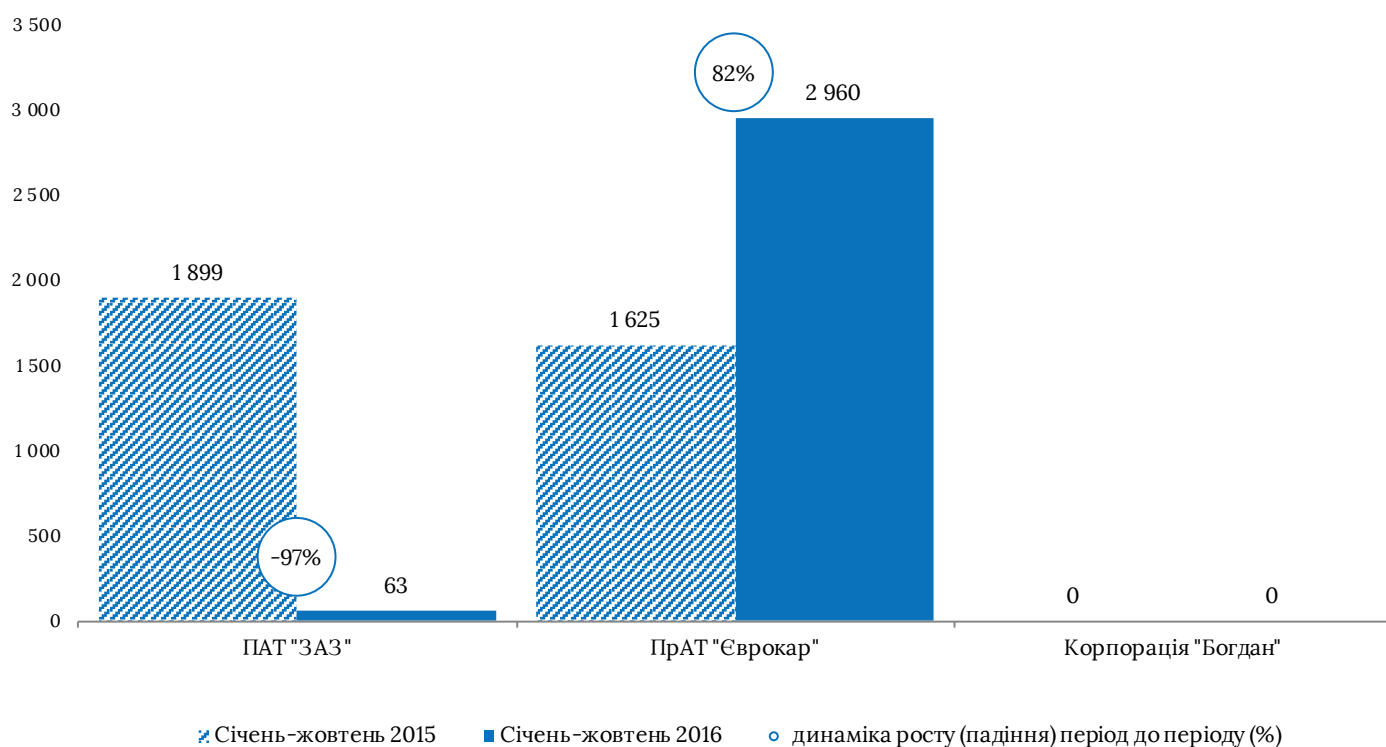
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Жовтень 2015 р. - жовтень 2016 р., шт. та % росту період до періоду)



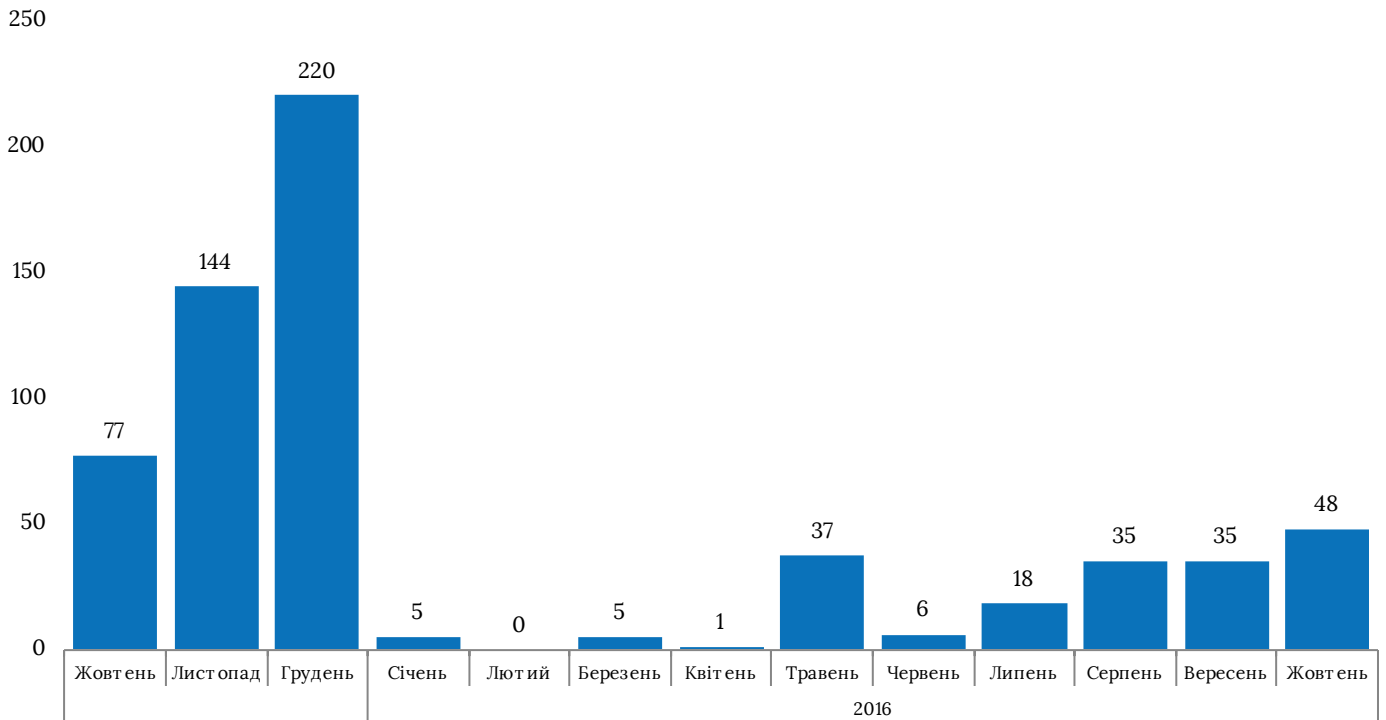
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Січень-жовтень 2015 р. - січень-жовтень 2016 р., шт. та % росту період до періоду)



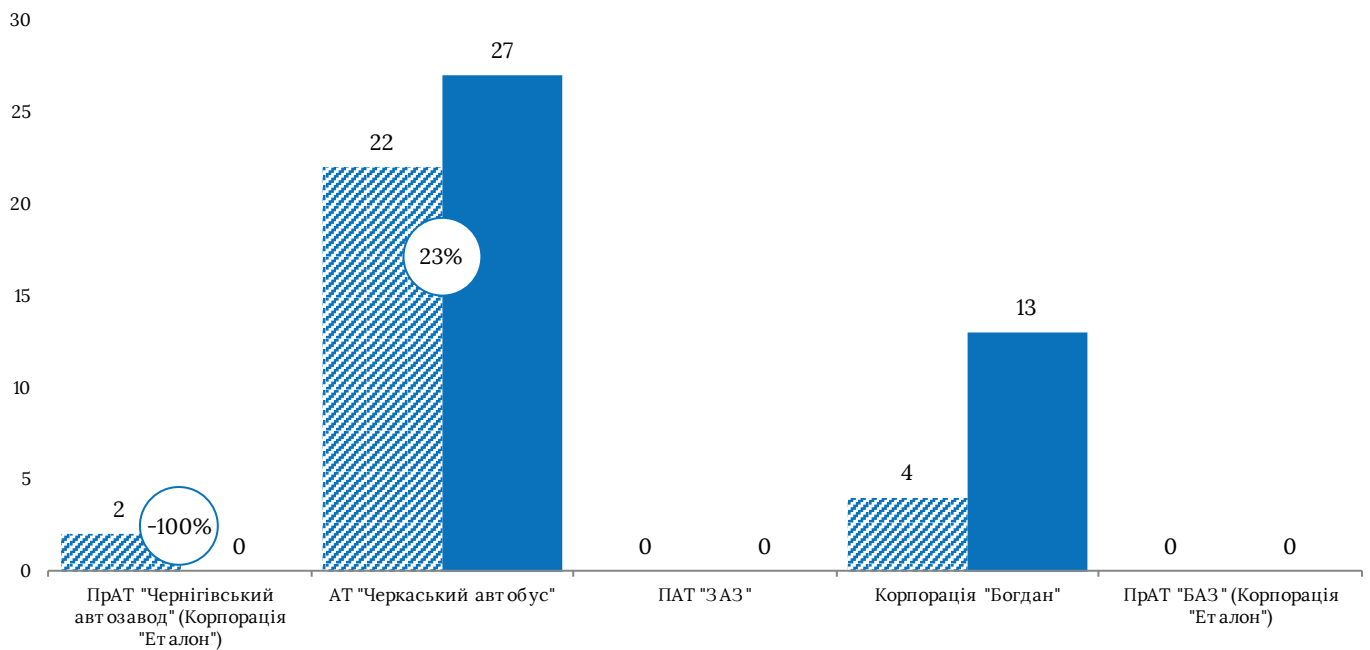
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Жовтень 2015 - жовтень 2016, штук)



ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Вересень 2016 - жовтень 2016, шт. та % росту період до періоду)



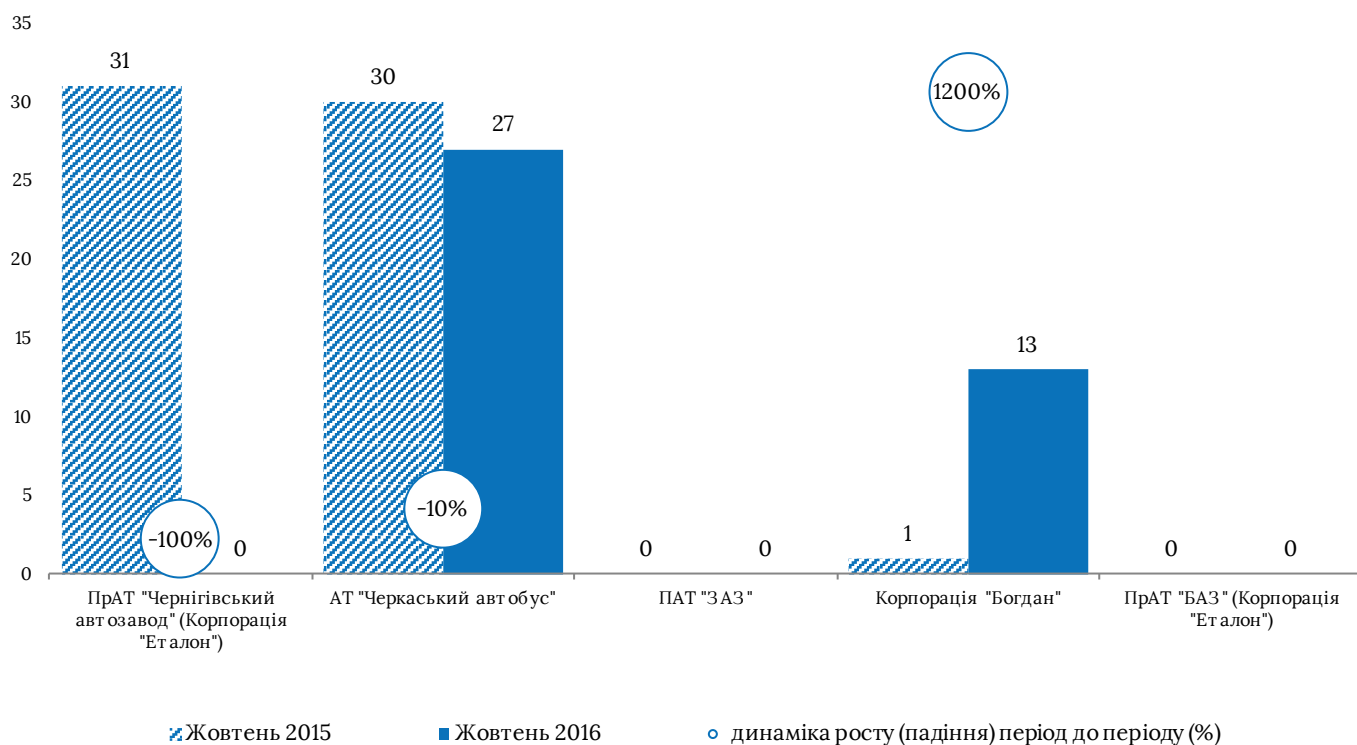
■ Вересень 2016

■ Жовтень 2016

○ динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

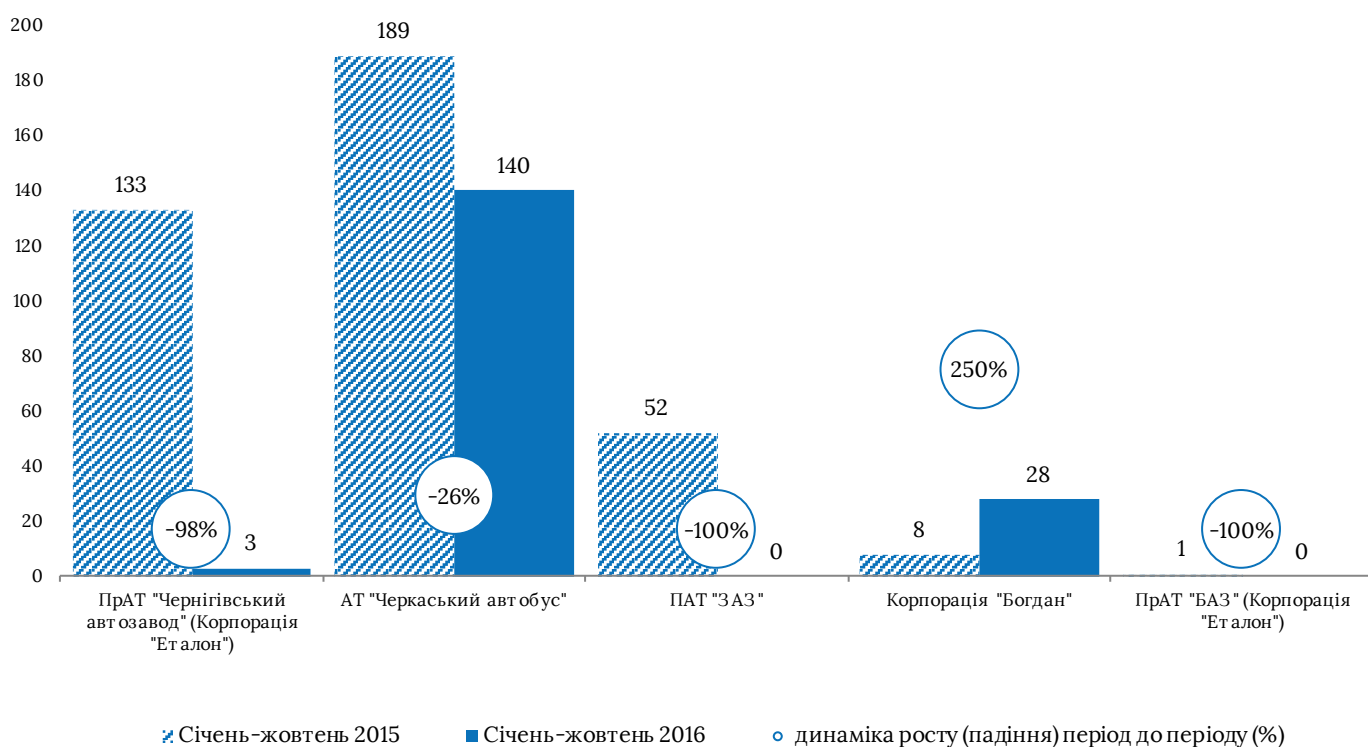
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Жовтень 2015 - жовтень 2016, шт. та % росту період до періоду)



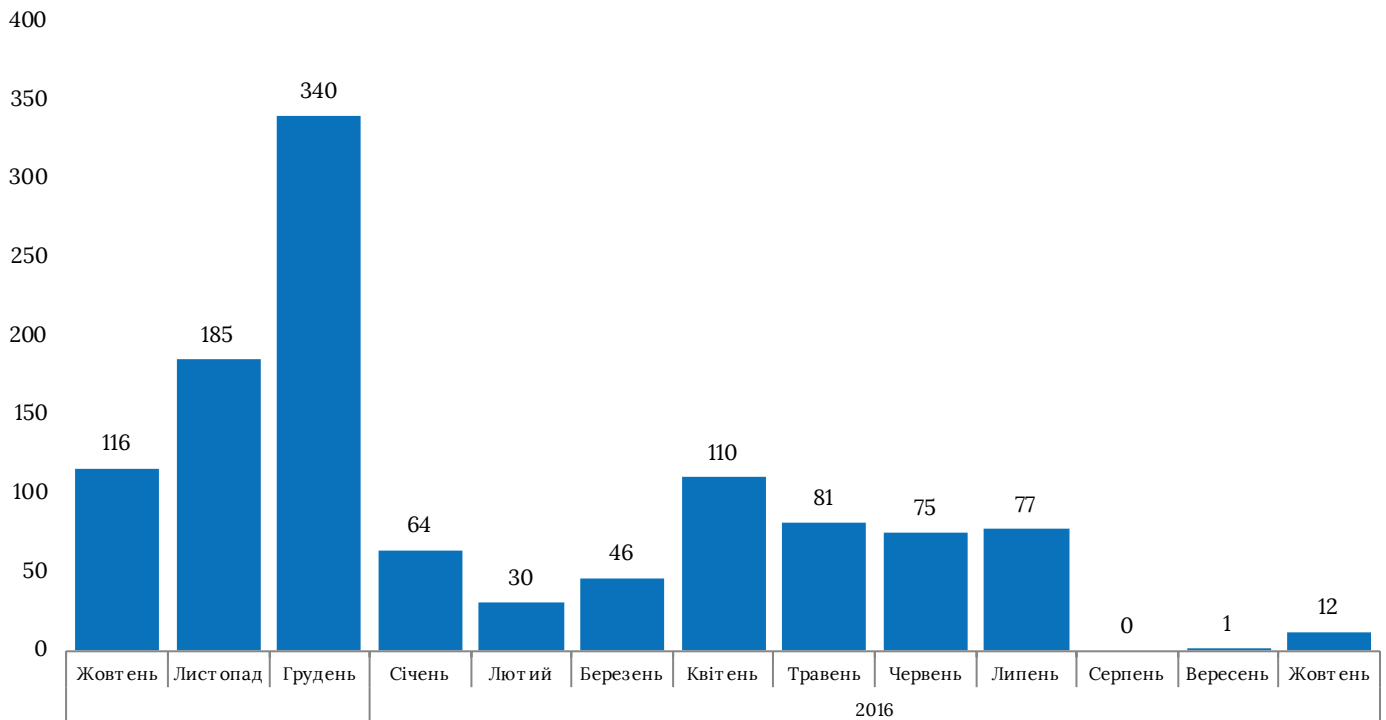
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Січень-жовтень 2015 - січень-жовтень 2016, шт. та % росту період до періоду)



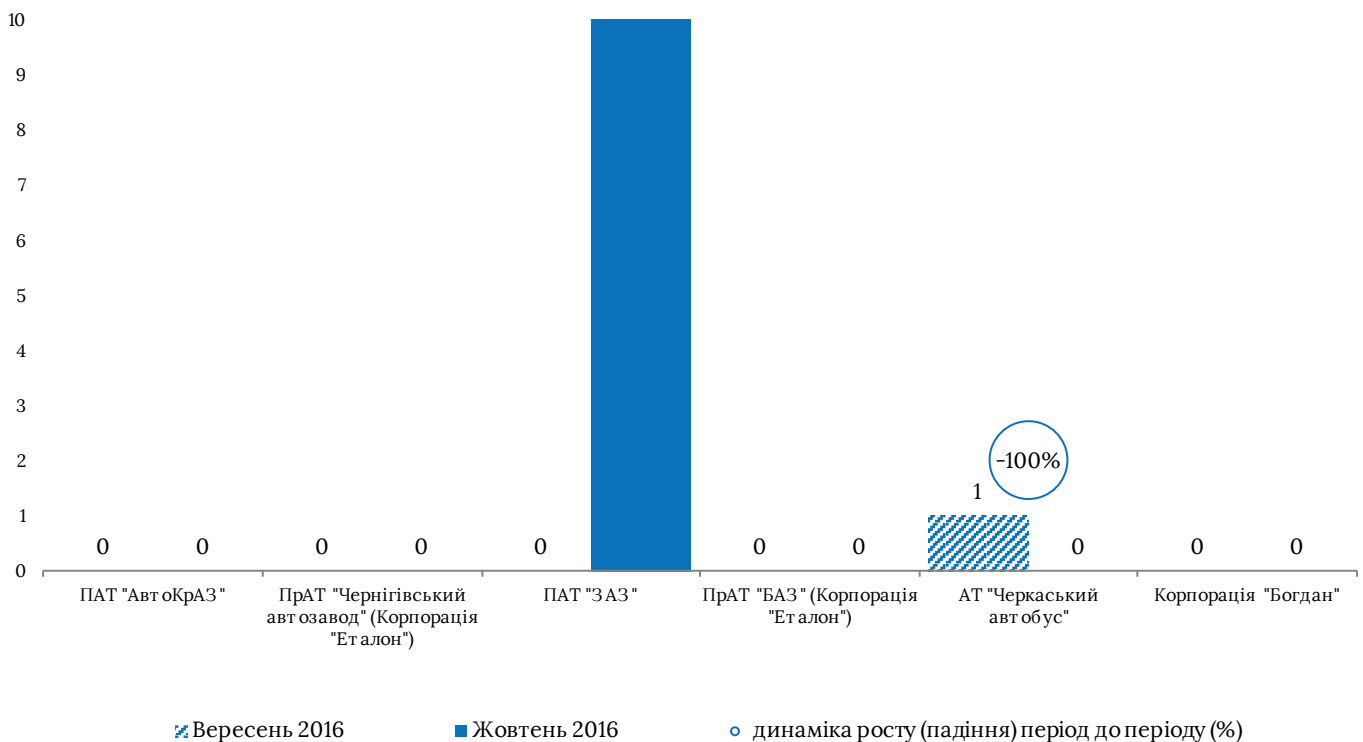
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Жовтень 2015 - жовтень 2016, штук)



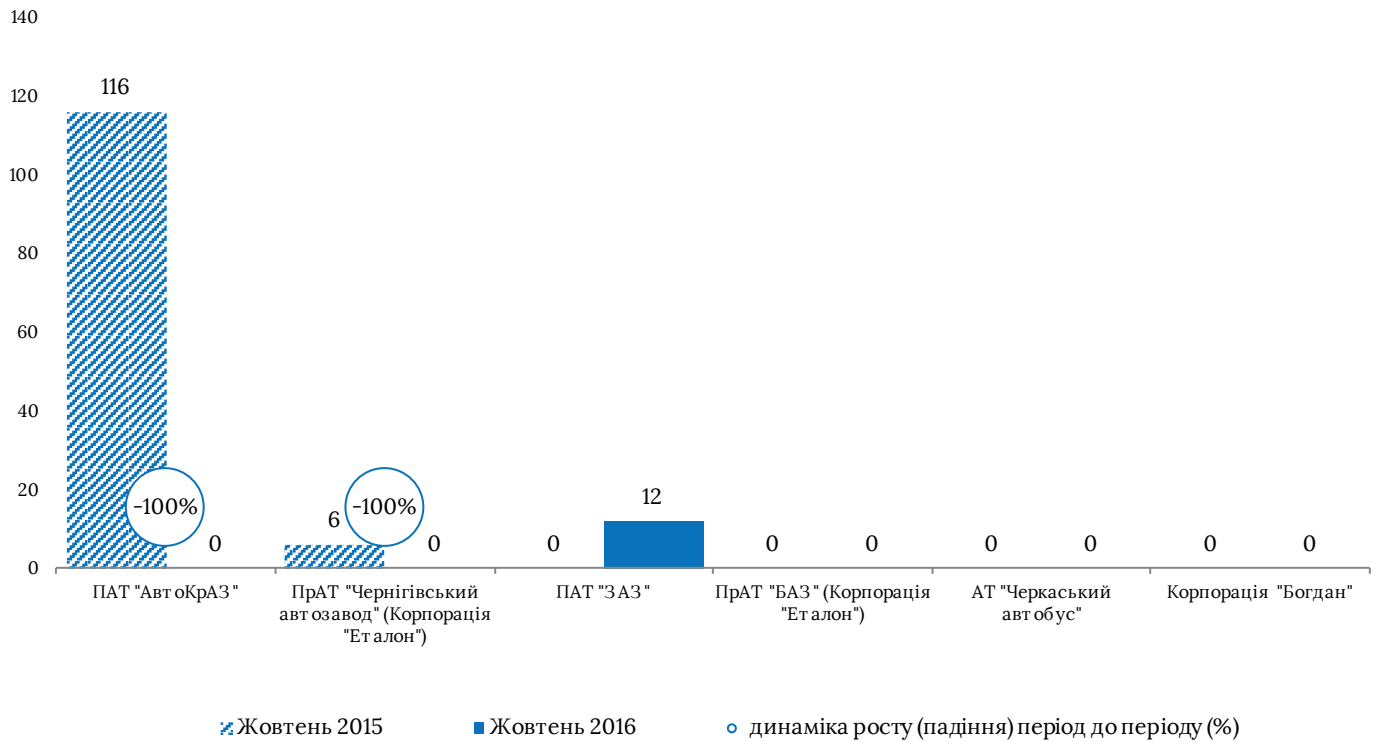
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Вересень 2016 - жовтень 2016, шт. та % росту період до періоду)



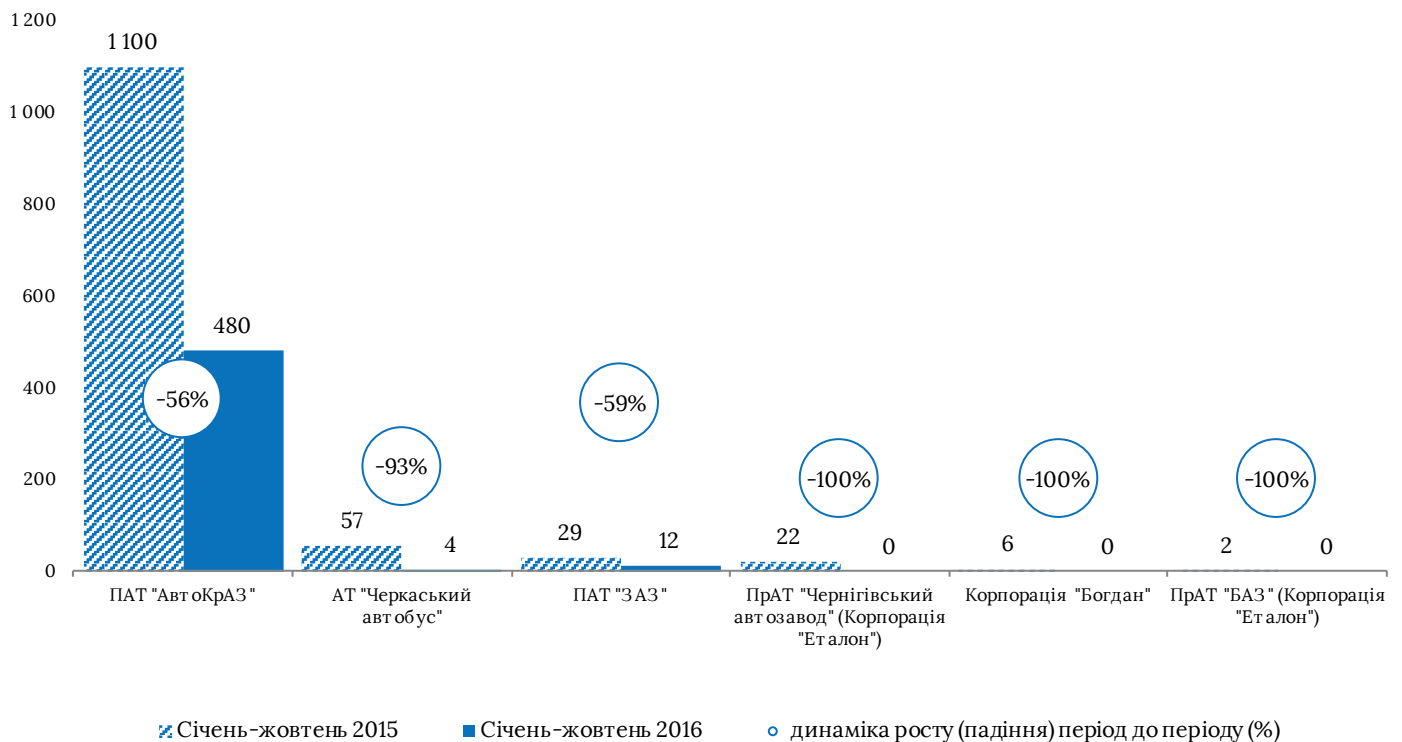
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Жовтень 2015 - жовтень 2016, шт. та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Січень-жовтень 2015 р. - січень-жовтень 2016 р., шт. та % росту період до періоду)



ПРОДАЖІ

Підсумки жовтня знову принесли новий рекордний показник з продажів нових автомобілів за останні 2 роки. Зусиллями всіх операторів вдалося реалізувати 5848 автомобіля, що на 10,4% більше, ніж рік тому. У порівнянні з вереснем продажі теж підросли на 2,4%, повідомляє AUTO-Consulting.

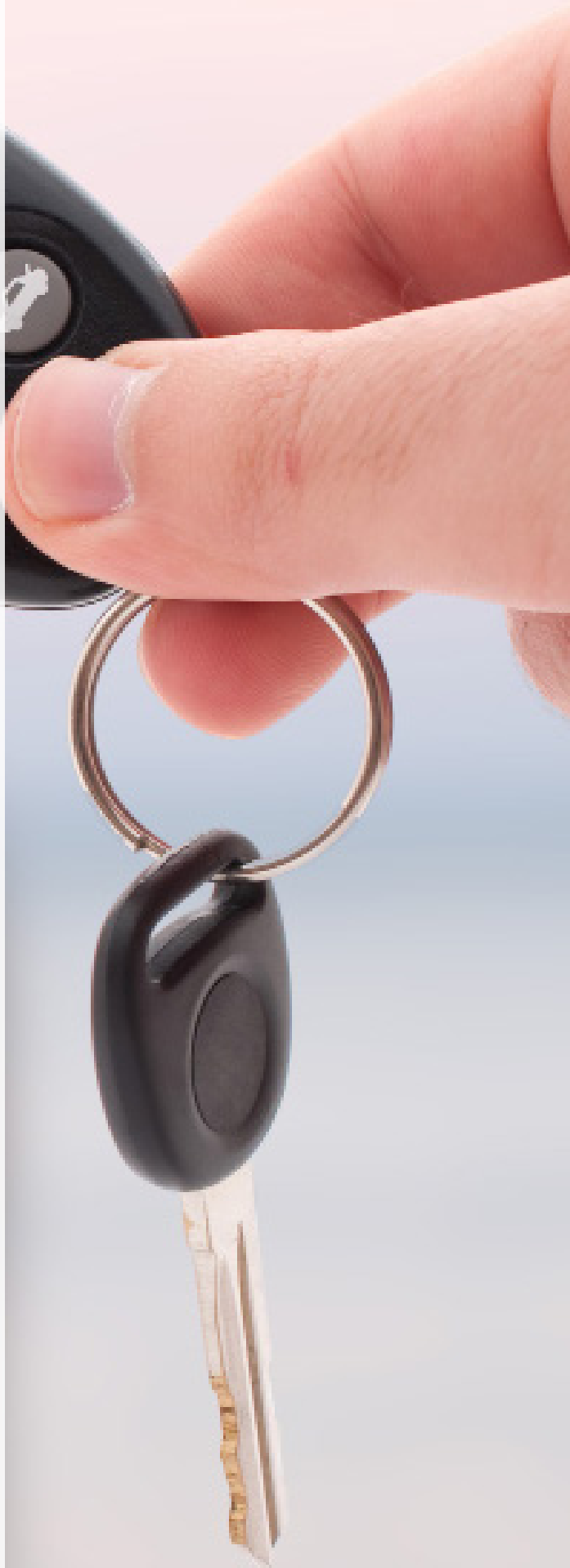
За 10 місяців автодилери вже продали 49562 новеньких авто і перевершили результат всього минулого року (було продано 46,4 тис авто).

Судячи з динаміки продажів у окремих брендів, потенціал для зростання ще не вичерпано.

Лідером українського авторинку в жовтні знову стала Toyota, але буквально в декількох десятках авто від неї - Renault, яка за місяць наростила продажі на 42%. Skoda в жовтні змогла зайняти 3-є місце і тепер контролює 7% українського ринку.

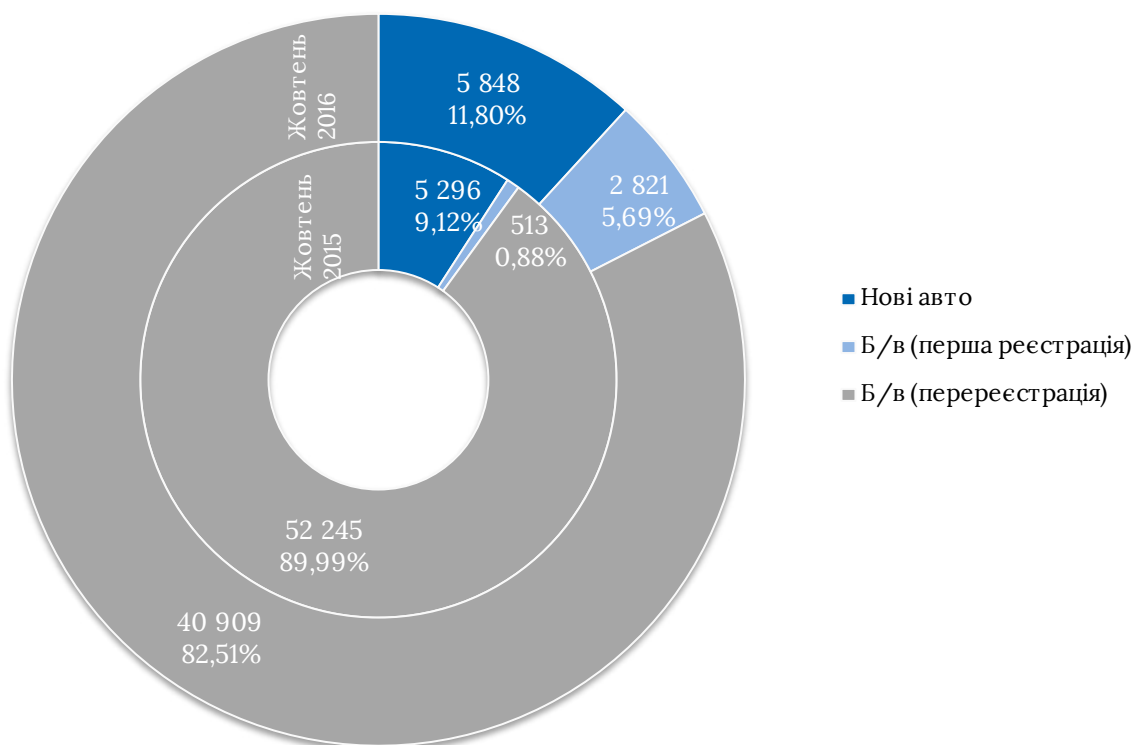
Стабільним залишився Hyundai, який зумів втриматися на 4-й позиції. А ось BMW знову ввійшла в Топ-5. При тому баварські автомобілі змогли випередити за популярністю і Kia, і ZAZ, і Nissan.

Помітно додав у продажах у жовтні і Форд, який зміг повернутися в Топ-10 популярних марок завдяки зростанню продажів на 57%.



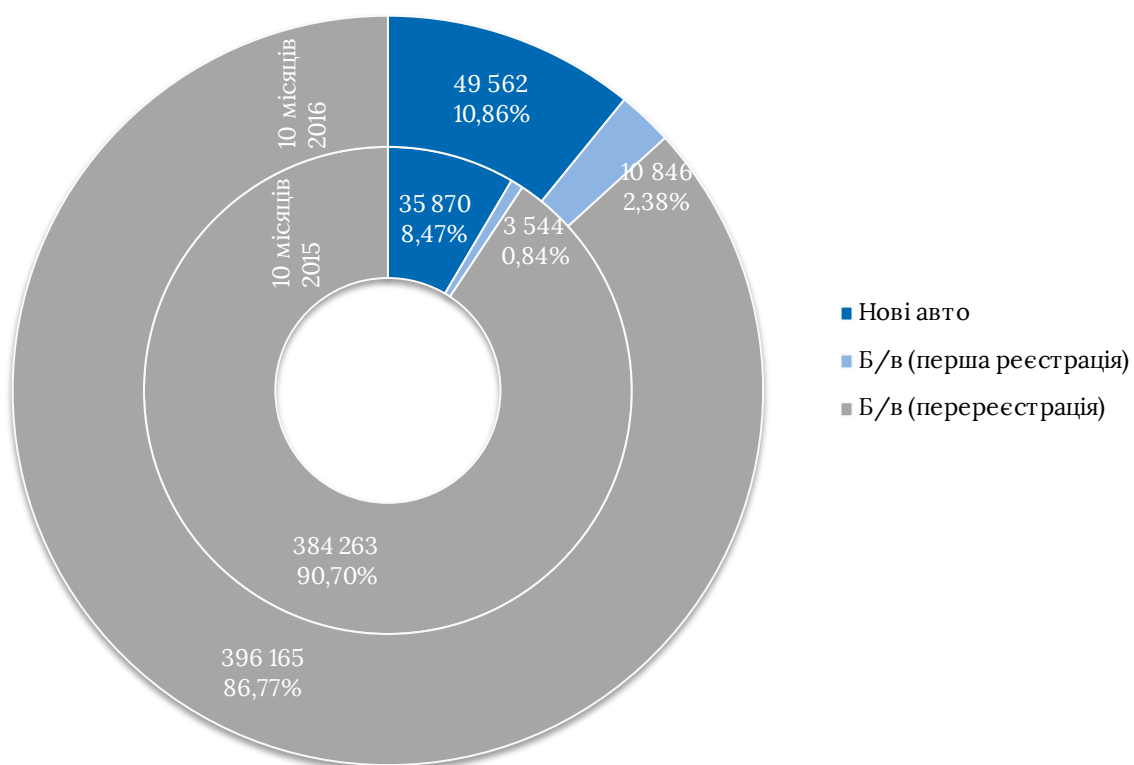
ПРОДАЖІ ЛЕГКОВИХ АВТО

(жовтень 2016 р. та жовтень 2015 р., шт. та % ринку)

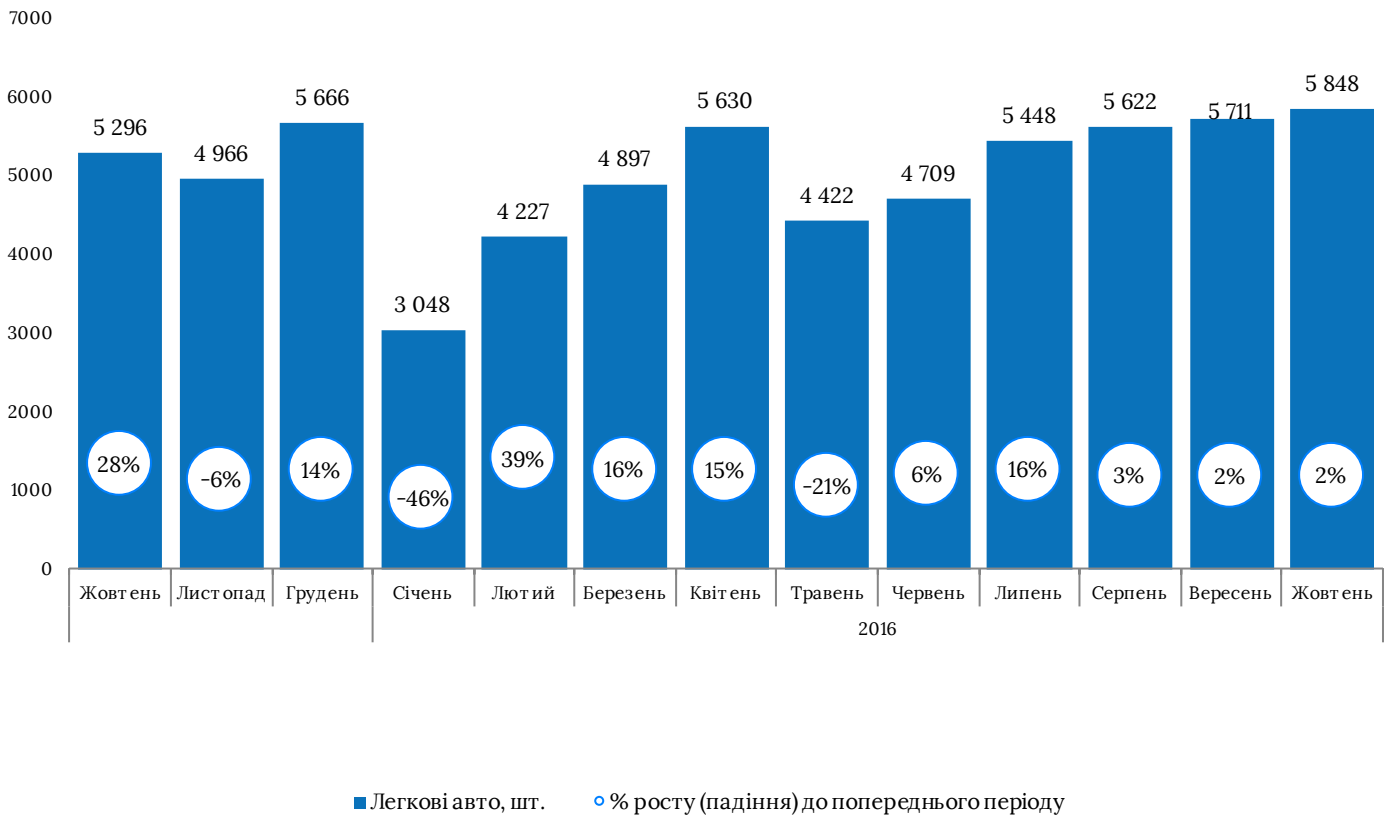


ПРОДАЖІ ЛЕГКОВИХ АВТО

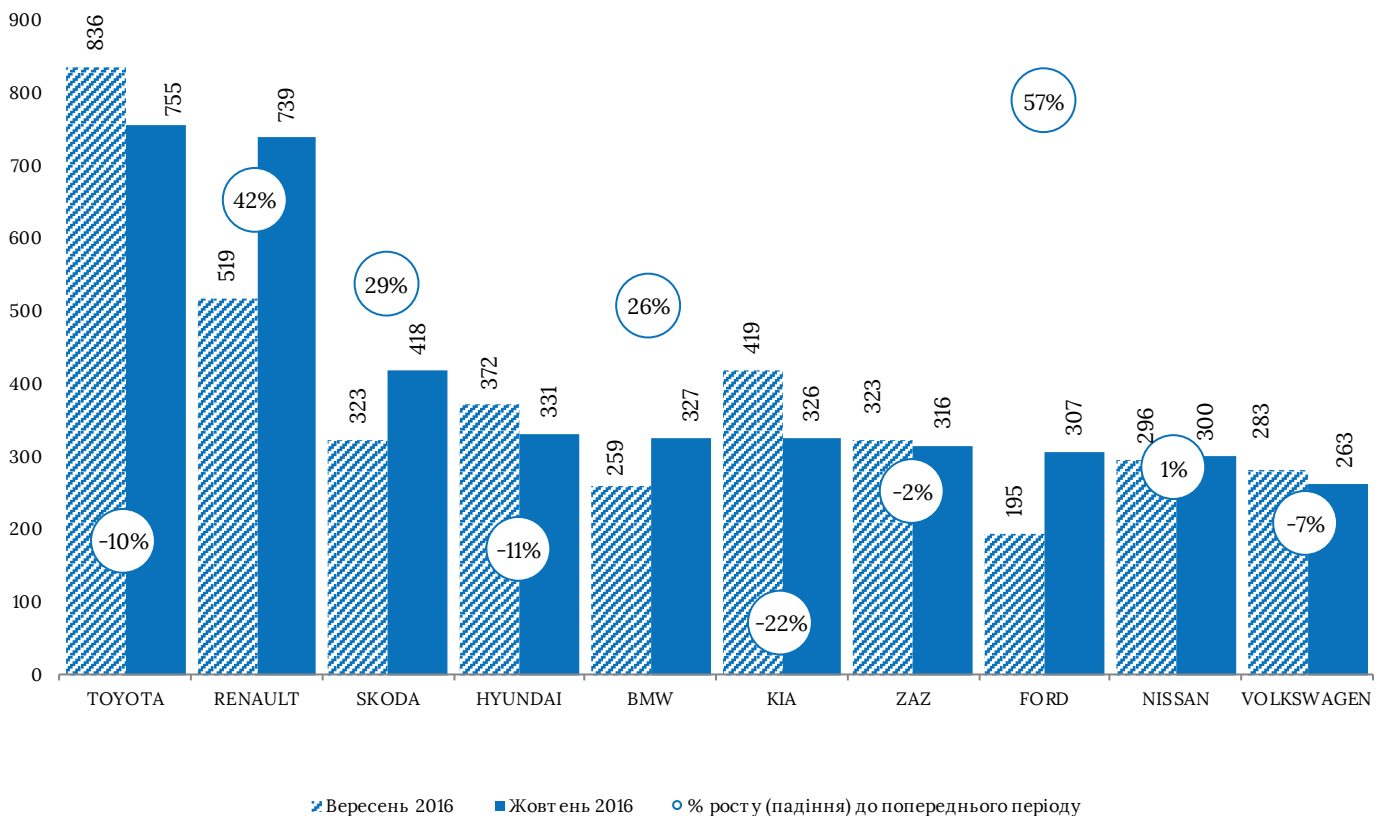
(10 місяців 2016 р. та 10 місяців 2015 р., шт. та % ринку)



ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО
(шт. та % росту до попереднього місяця)

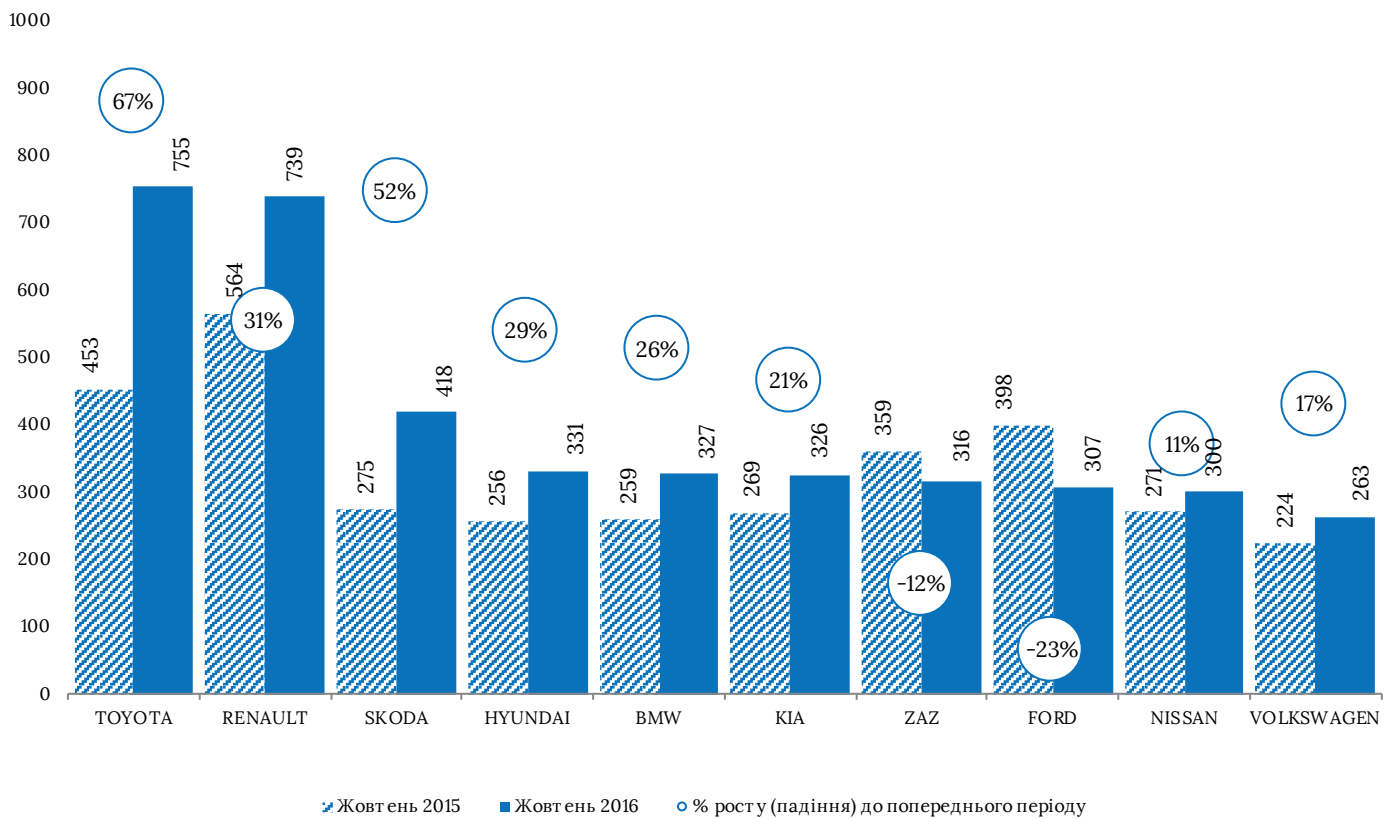


ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО
(вересень 2016 та жовтень 2016, шт. та % росту період до періоду)



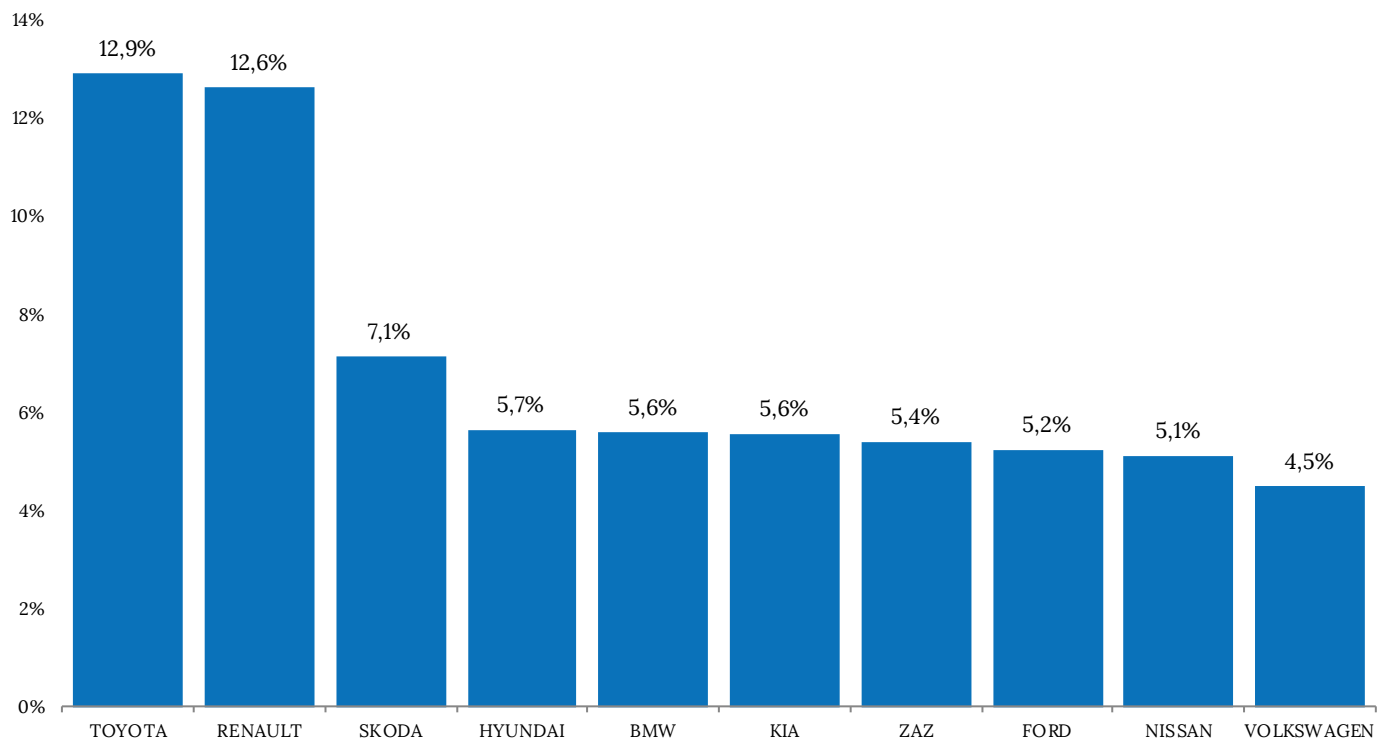
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(жовтень 2015 та жовтень 2016, шт. та % росту період до періоду)



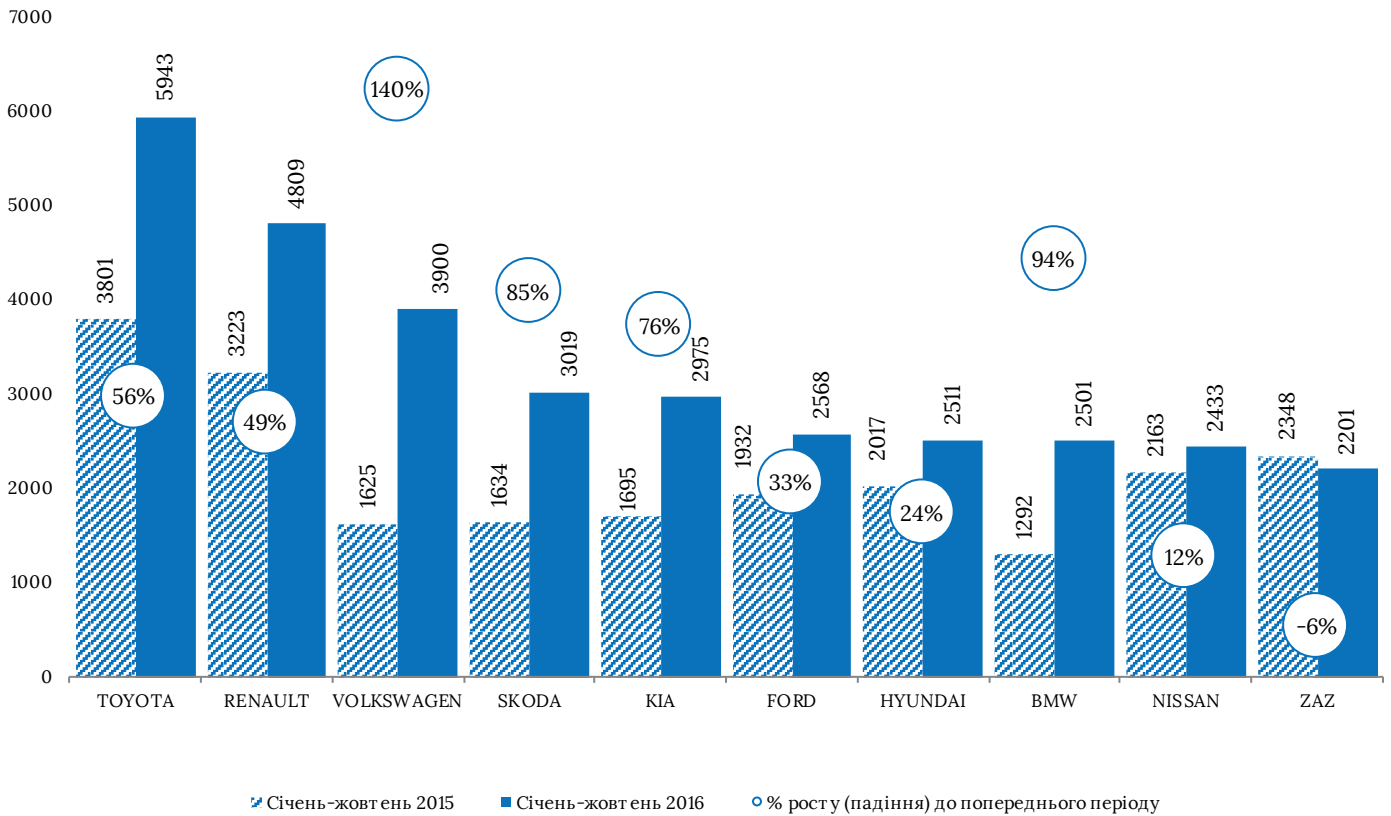
РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(жовтень 2016, % від усіх проданих легкових авто)



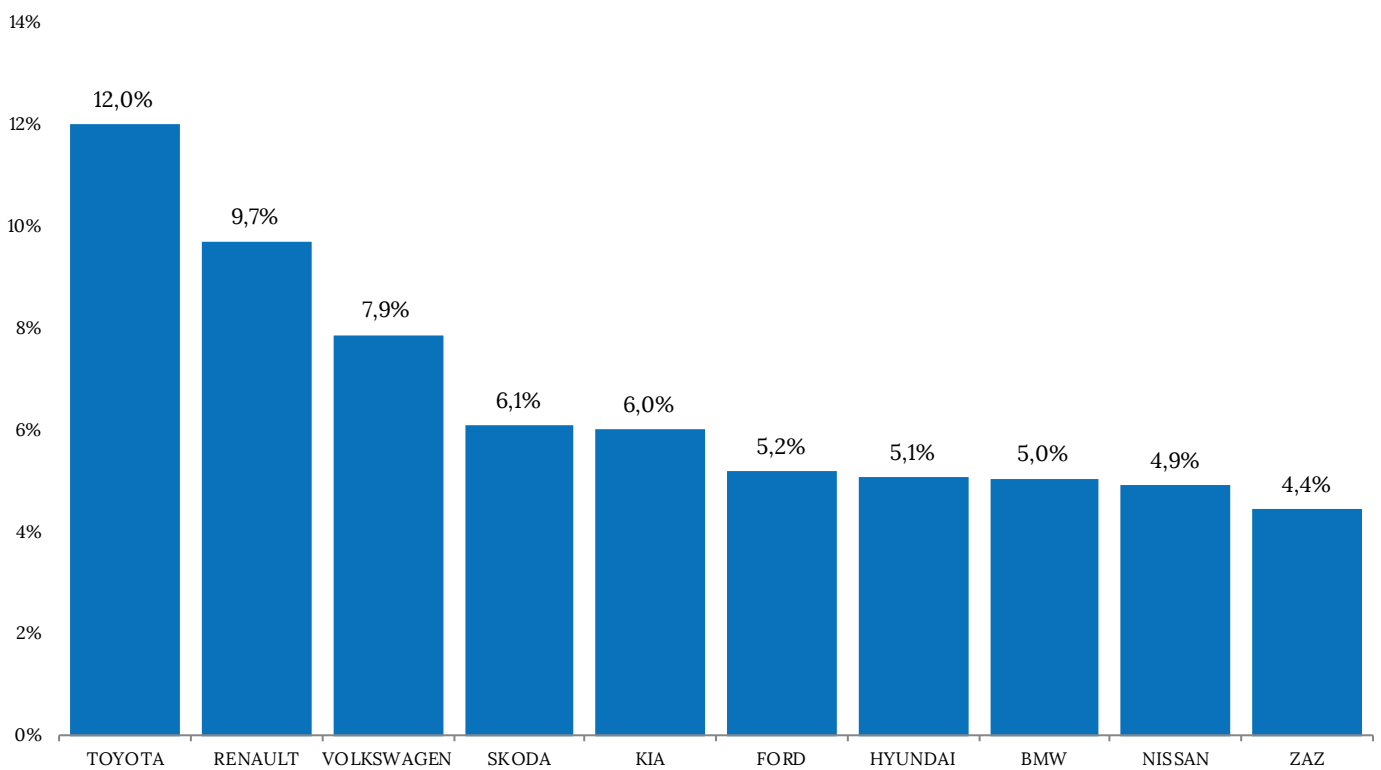
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(січень-жовтень 2015 та січень-жовтень 2016, шт. та % росту період до періоду)



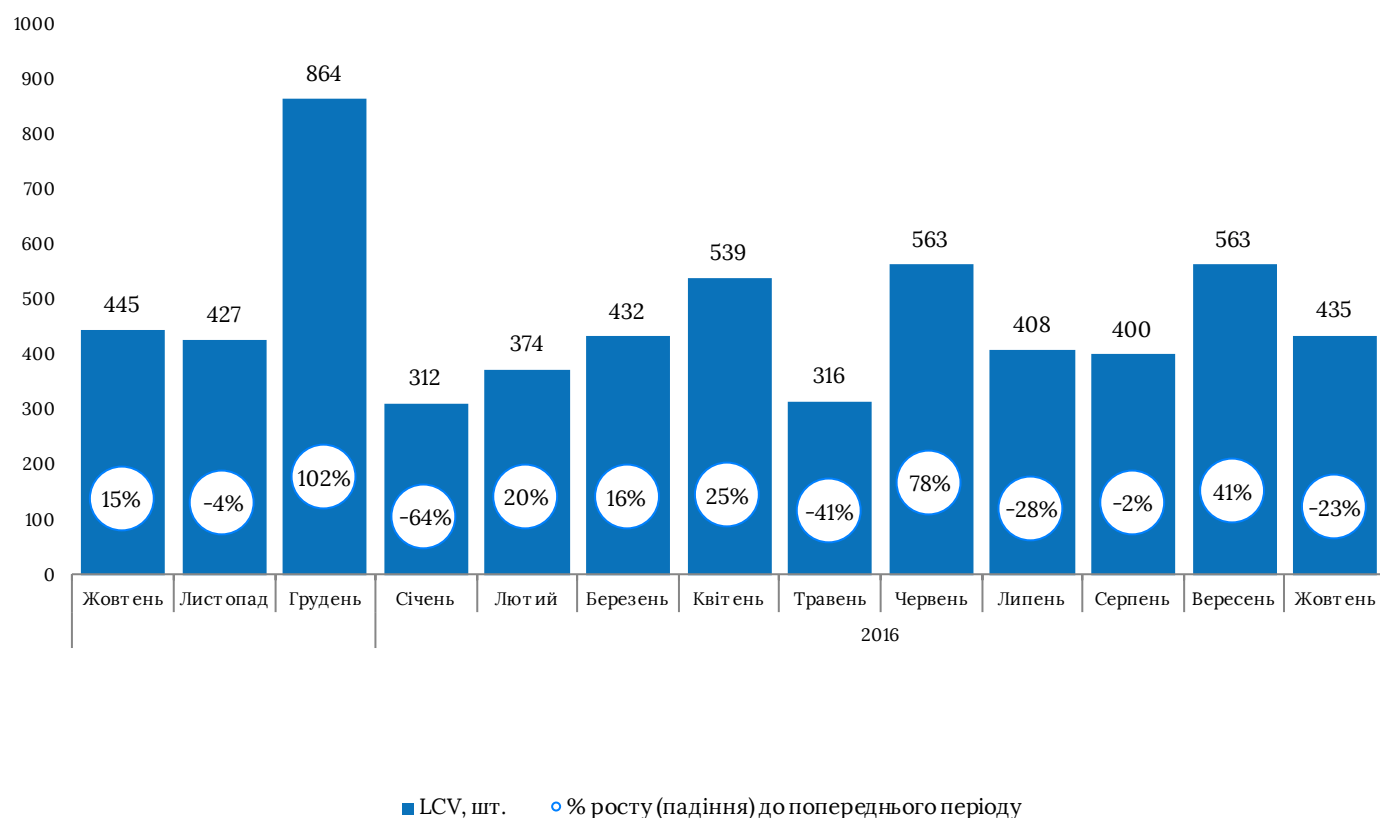
РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(січень-жовтень 2016, % від усіх проданих легкових авто)



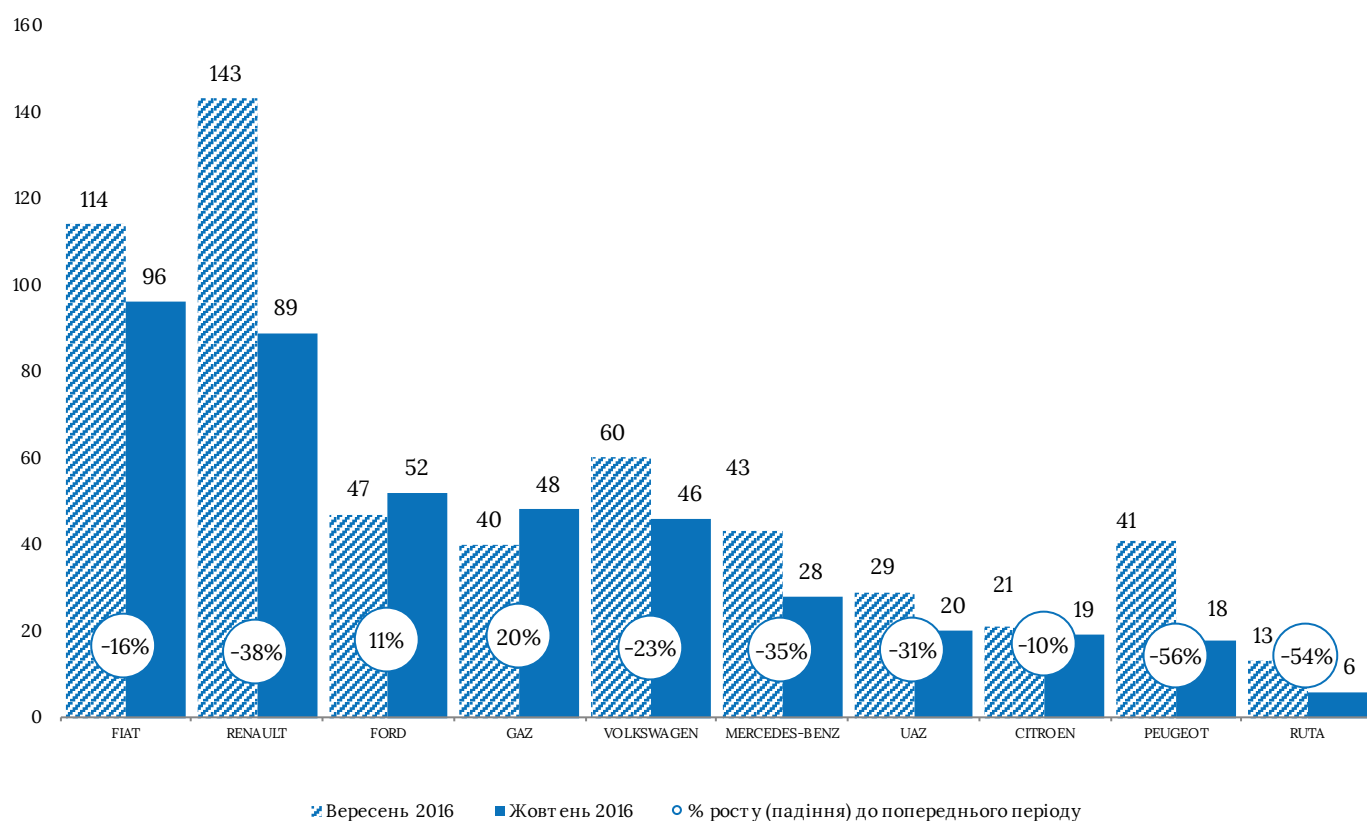
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(шт. та % росту до попереднього місяця)



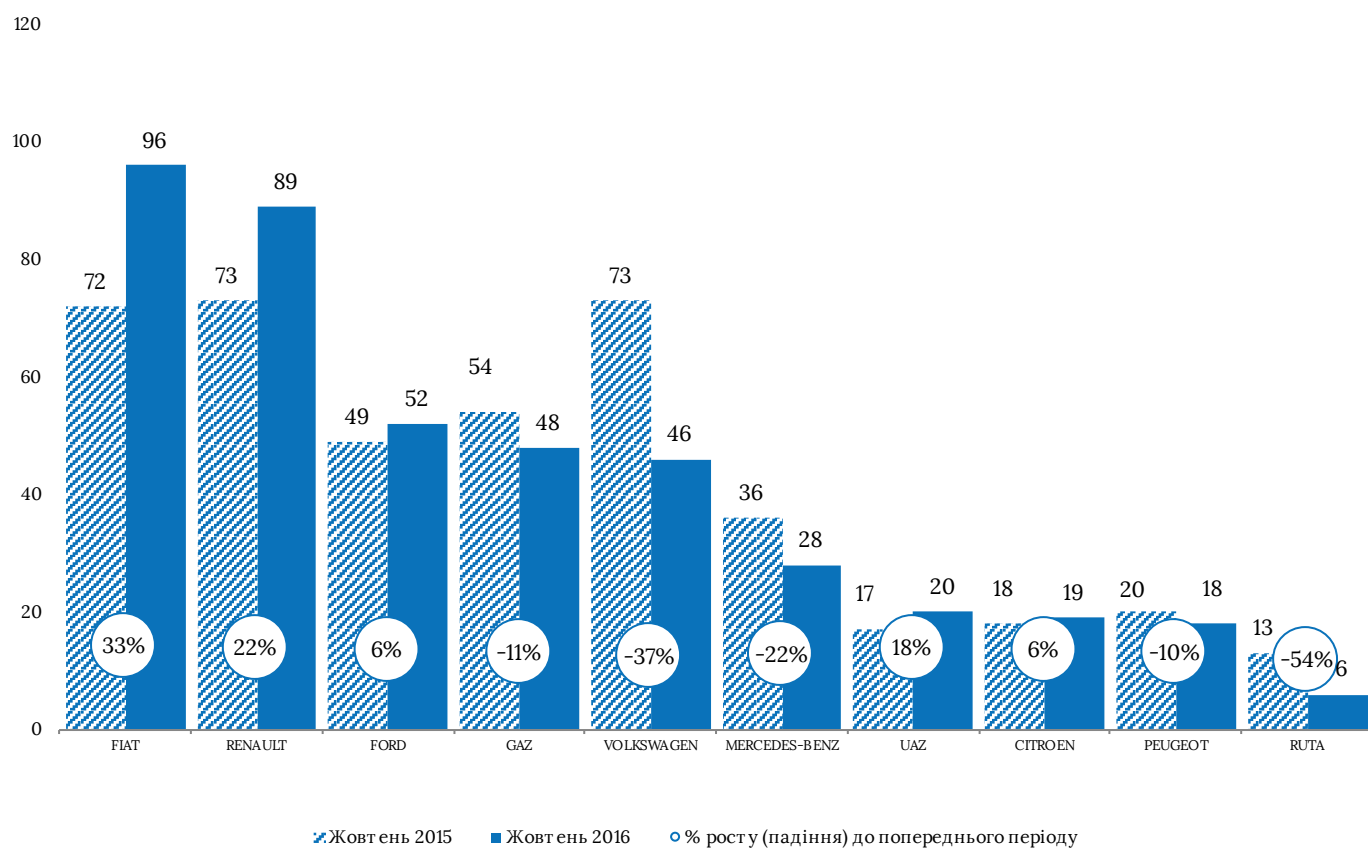
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(вересень 2016 та жовтень 2016, шт. та % росту період до періоду)



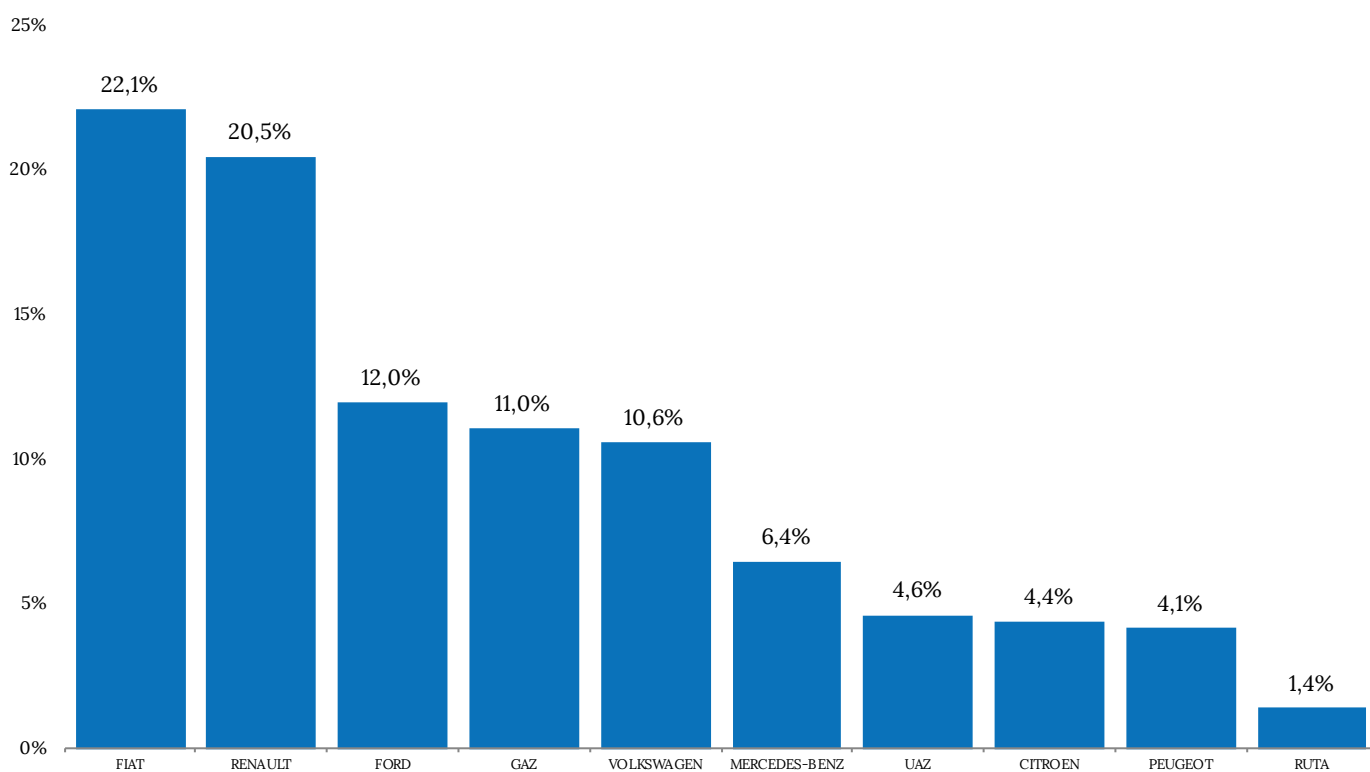
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(жовтень 2015 та жовтень 2016, шт. та % росту період до періоду)



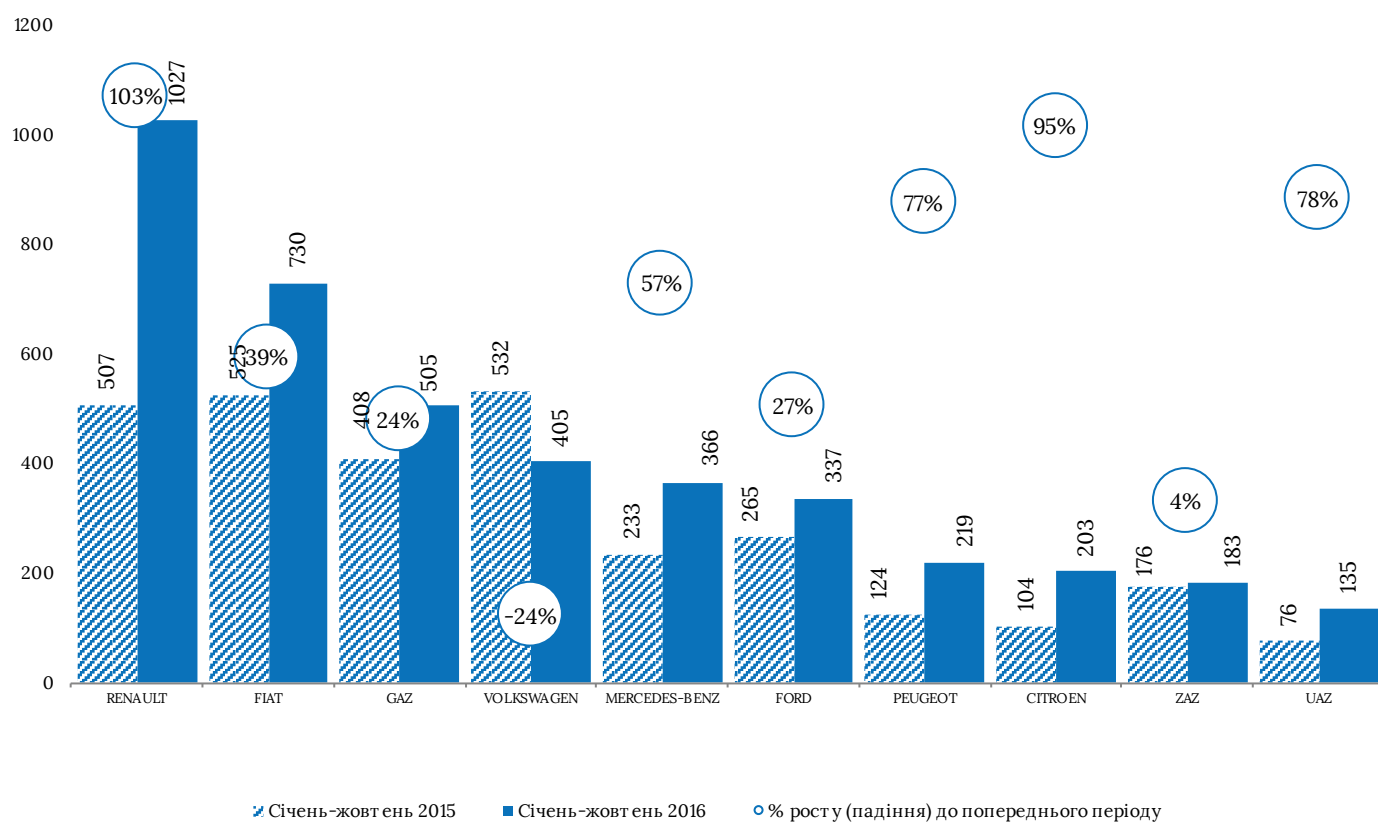
РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ LCV

(жовтень 2016, % від усіх проданих lcv)



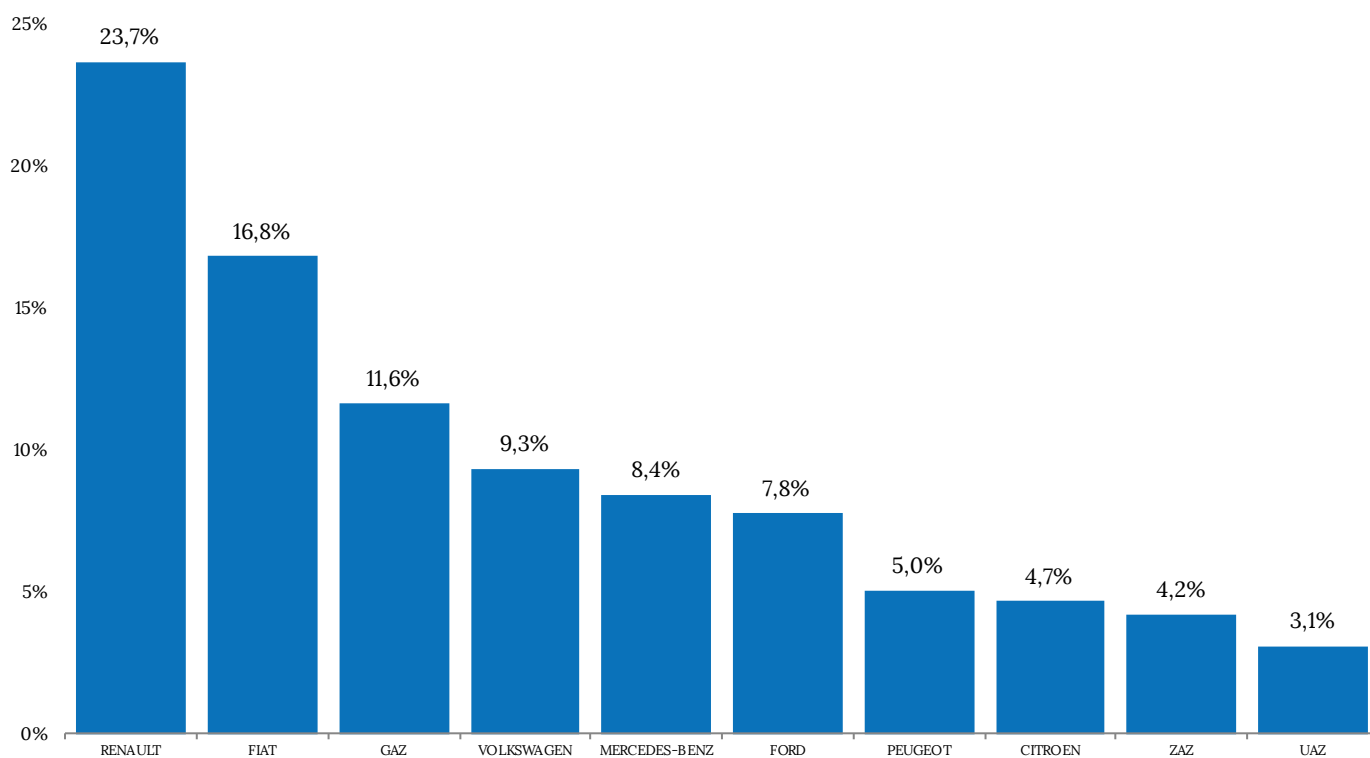
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(січень-жовтень 2015 та січень-жовтень 2016, шт. та % росту період до періоду)



РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ LCV

(січень-жовтень 2016, % від усіх проданих легкових авто)





Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№11 (40) від 22.11.16

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

review@fra.org.ua
fra.org.ua

Розповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.