



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№10 (51) ВІСН 27.10.17

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

БІЛЬШЕ – КРАЩЕ?

У Верховній Раді зареєстровано одразу кілька законопроектів щодо розвитку ринку електромобілів в Україні.

ФОРМА БЕЗ ЗМІСТУ

Індустріальним паркам гостро необхідний мінімальний набір фіскальних стимулів.

АВТОХЛАМ НА ДОРОГАХ

Половину машин українців потрібно утилізувати.

КОМПЛЕКТУЮЧІ ДЛЯ ЕЛІТИ

В Україні відкрилося ще два заводи з виробництва автомобільних комплектуючих.



Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

№10 (51) від 27.10.17

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

Редактори:
Чепіжко О.С.
Каратаєва А.С.
Загацька О.А.

info@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: autogeek.com.ua

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

То пусто, то густо. Саме така ситуація складається наразі у законодавчому полі щодо електромобілізації України. Адже після презентації Міністерством інфраструктури концепції розвитку електричного транспорту та драфтів відповідних законопроектів наступило тривале затишшя. Та жовтень докорінно змінив ситуацію, і тепер на розгляд у Верховній Раді очікує вже не один, а аж чотирити альтернативних документи.

Справа рушила з мертвої точки – і це безумовний плюс. Та поява такої кількості законопроектів-близнюків може лише стати на заваді у втіленні електромобільної мрії України. І це вже прикрий мінус.

У будь-якому разі, радіти зарано. Зареєстровано – не значить прийнято. Це лише початок до-

вгого і тернистого шляху у кулуарах Верховної Ради. Може минути не один день, місяць, а то й рік, допоки буде вирішена доля депутатських ініціатив.

За прикладами ходити далеко не треба. Ще рік тому парламент був на порозі прийняття законодавчої бази щодо стимулювання розвитку індустріальних парків. І за цей час не просунувся ані на крок. «Хто винен серед них, хто ні, – судить не нам, а тільки віз і досі там»...

Чи повторять цю долю електромобільні законопроекти? Чи зміниться ситуація у сфері індустріальних парків? Чи спроможна Україна повернутися з узбіччя світової економіки? Так багато питань, і так мало відповідей...

129,8%

ІНДЕКС ЦІН ВИРОБНИКІВ
ПРОМИСЛОВОЇ ПРОДУКЦІЇ

108,8%

ОБОРОТ РОЗДРІБНОЇ
ТОРГІВЛІ

114,6%

ІНДЕКС СПОЖИВЧИХ ЦІН

* За січень-вересень 2017 до січня-вересня 2016 року, Аграрстат



БІЛЬШЕ – КРАЩЕ?

У Верховній Раді зареєстровано одразу кілька законопроектів щодо розвитку ринку електромобілів в Україні.

Електромобілі входять в тренд. Якщо не на авторинку, то в Верховній Раді точно: зареєстровано вже чотири законопроекти щодо розмитнення екологічних авто. На перший погляд – це непогано: чим більше ідей, тим більше шансів на їх втілення. Адже досі темпи, з якими вирішуються питання державної підтримки електротранспорту, межують з погано прихованим небажанням. На сьогоднішній день вдалося «обнулити» мито на електромобілі, на черзі ще акцизний збір, ПДВ. «Програма-максимум» – введення преференцій для покупців електричних авто, як це практикується за кордоном: у вигляді пільгових кредитів, грантів, субсидій тощо, повідомляє AUTO.RIA.

Втім, до оцінки шансів краще розібратися з усіма нещодавно зареєстрованими проектами. І наочно порівняємо, що в кожному з них пропонується і на що можуть розраховувати як існуючі, так і майбутні власники електромобілів.

Що запропоновано в законопроекті №7156?

У проекті закону з назвою «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо здешевлення і підвищення доступності індивідуального електротранспорту для населення України», поданого нардепами, пропонується наступне:

- скасувати акцизний збір на імпорт електромобілів (ставка – 109,129 євро за 1 автомобіль);
- скасувати ПДВ (податок на додану вартість) при імпорті електромобілів (20% від оціночної вартості авто, включаючи мито та акциз);
- звільнити від сплати ПДВ суб'єкти підприємницької діяльності, які надають послуги з перевезення пасажирів на таксі (використовуючи виключно електромобілі), а також надання послуг прокату, лізингу, здійснення перевезень на замовлення на електромобілях.



фото: autorewmania.net

Усі норми запропоновано ввести тимчасово, до 31 грудня 2022 року. Під терміном «електромобіль» слід розуміти транспортні засоби з кодом УКТ ЗЕД 8703 90 10 10, оснащені виключно електродвигуном (одним або кількома). Якщо авто має гібридну силову установку з двигуном внутрішнього згорання — це вже не «чистий електромобіль», він «проходить» як звичайне авто з ДВЗ.

Законопроект №7156 зараз має статус «зареєстрований у Верховній Раді» і переданий на розгляд до профільних комітетів.

Не зупиняючись

Буквально через кілька днів з'явився новий законопроект. Документ з номером 7177 «Про внесення змін до Податкового Кодексу України та деяких Законів України (щодо зменшення викидів в атмосферу шляхом стимулювання попиту на екологічні види транспортних засобів та підтримки розвитку інфраструктури для них)», як і ряд подібних документів, покликаний знизити податки на електромобілі та деякі супутні товари і послуги.

Що пропонують нардепи цього разу:

- звільнити від ПДВ підприємців, що надають послуги з перевезень на таксі, за умови, що використовуються виключно електричні авто;
- звільнити від ПДВ операції з купівлі/продажу електромобілів і зарядних станцій для них;

• скасувати акцизний збір на імпорт електромобілів і зарядних станцій для них;

• звільнити від оплати транспортного податку (іменованого в народі як «податок на розкіш») власників електромобілів (в цей сегмент як раз потрапляють машини Tesla);

• прибрати збір в Пенсійний фонд за першу реєстрацію електромобілів.

Крім цього, пропонується звільнити трейдерів, які торгують електроенергією виключно для зарядки електромобілів, від необхідності отримання ліцензії на право трейдерської діяльності на ринку електроенергії.

До електромобілів в документі зараховують транспортні засоби, що здійснюють рух виключно за рахунок електродвигуна (одного або декількох), живлення яких здійснюється від накопичувачів (батарей, конденсаторів) або за рахунок пристроїв, генеруючих електрику з поновлюваних джерел, до яких автори законопроекту №7177 віднесли сонячні панелі та водневі генератори.

Законопроект передбачає обмежений термін дії — навіть якщо він стане законом, то пропрацює лише до 31 грудня 2024 року.

А ось що буде не тимчасовим, якщо Кабмін виконає приписи, закладені в законопроект, про який мова (в частині змін до ПДР): власники електромобілів отримають спецмісця на



ПОРІВНЯННЯ ЗАКОНОПРОЕКТІВ



Пропонована норма	№7156	№7156-1	№7156-2	№7177
Скасувати ПДВ на таксі та перевезення на ЕА	до 31.12.2022 р.	-	до 31.12.2022 р.	до 31.12.2024 р.
Скасувати акциз на імпорт ЕА	до 31.12.2022 р.	до 31.12.2024 р.	до 31.12.2022 р.	до 31.12.2024 р.
Скасувати ПДВ на імпорт ЕА	до 31.12.2022 р.	-	до 31.12.2022 р.	до 31.12.2024 р.
Скасувати ПДВ та акциз на зарядні станції	-	Лише для юридичних осіб ПДВ переходить в податковий кредит на придбання зарядних станцій	-	до 31.12.2024 р.
Скасувати «податок на розкіш»	-	-	-	до 31.12.2024 р.
Скасувати збір в ПФ за першу реєстрацію	-	-	-	до 31.12.2024 р.
Інші преференції для власників ЕА	Загальні рекомендації КМУ	-	5% паркомісць для ЕА з ЗС до 01.01.2015 безкоштовне паркування ЕА	Знаки для парковок ЕА Спецномери для ЕА Підключення ЗС до електричних мереж за 1 добу Спецтариф на електричну енергію для зарядки ЕА

Джерело: РІА-Новини

парковках із зарядними станціями; можливість їздити по смугах для громадського маршрутного транспорту; спеціальні номерні знаки, які відрізнятимуть електрокари від «звичайних» авто. Також КМУ запропоновано розробити програму «Стимулювання попиту на екологічні види транспорту до 2025 року», в якій буде потрібно передбачити фінансування пільгового (з 0% ставкою) кредитування для купівлі електрокарів.

Не залишилися осторонь і питання підключення зарядних станцій до енергосистеми: НКРЕКП зобов'язують розробити спрощений порядок підключення зарядних станцій до електромереж, так, щоб юридичні процедури займали не більше 1 дня.

Тій же структурі запропоновано розробити окремий пільговий тариф на електроенергію для заряджання електроавтомобілів.

Міненергетики, якщо «7177» стане законом,

доведеться змінити нормативно-правову базу так, щоб кожна АЗС була зобов'язана встановити спеціалізовану зарядну станцію для електромобілів. Правда, ця норма тимчасова, до 2025 року та стосуватиметься лише новостворених, а не вже діючих АЗС.

Альтернативні варіанти

І наостанок було зареєстровано два законопроекти, що вважаються альтернативними варіантами №7156.

Але той, що з індексом «1», несе лише малу частину від базового документа: у його пунктах пропозиція прибрати акциз на імпорт електричних автомобілів (ЕА), який становить фіксовану ставку в 109 євро. А ще в ньому передбачений певний механізм компенсації ПДВ. Правда, тільки для юридичних осіб і лише в якості податкового кредиту, плюс в розмірі суми коштів, витрачених на придбання зарядних станцій до ЕА. Більше нічого.

У проект з індексом «2» закладено трохи більше, ніж в альтернативний «1», і навіть трошки більше, ніж у «материнський» документ. Крім тимчасового скасування акцизу і ПДВ на імпорту ЕА і зарядних станцій (ЗС) для них, включені кілька вказівок для Кабміну.

Якщо цей документ «виграє» – власники ЕА отримають в своє розпорядження не менше 5% від загальної кількості парко-місць в обласних центрах, обладнаних ЗС (платними або безкоштовними). Також на парковках, що належать державі або перебувають у комунальній власності, водії ЕА не будуть платити за стоянку до 1.01.2025 року. Крім цього, маючи електромобіль, ви отримаєте можливість їздити на ньому по смугах для громадського транспорту.

Це не всі існуючі законопроекти на тему розмитнення електромобілів і створення додаткових умов для власників ЕА. Тут лише «найсвіжіші», зареєстровані у ВР в поточному місяці. Крім них на розгляді комітетів та інших структур знаходиться ще кілька документів з подібними пропозиціями.

Що можуть дати автомобілістам і підприємцям нові законопроекти?

Скасування акцизу і ПДВ знизить кінцеву вартість електромобіля не менше, ніж на 20%. З огляду на нульове мито, фактичне подорожчання авто, купленого за кордоном буде складатися лише з витрат на транспортування, сертифікацію, оплату послуг брокера, збору до Пенсійного фонду при першій реєстрації і вартості послуг сервісного центру МВС (номер + техпаспорт).

При такому розкладі, наприклад, популярний вживаний Nissan Leaf в хорошому стані з актуальною вартістю від \$ 15 000 буде обходитися приблизно в \$ 12 000. Найдешевші «Ліфи» (не обов'язково, але часто такі екземпляри, викуплені в США з аукціонів страхових компаній і відновлені після ДТП), які зараз пропонують від \$ 10 000, стануть коштувати близько \$ 8000. На дорожніх авто на кшталт Tesla розмір «знижки» буде ще більш відчутним.

Результат – електромобілі дійсно стануть доступнішими для українських автомобілістів.

Для бізнесу скасування ПДВ, спочатку

істотних змін не принесе. По-перше, ринок таксі і так більш ніж на 90% знаходиться в тіні. Друге – ті, хто «таксують по-білому», зазвичай зареєстровані як підприємці-фізичні особи на так званому «єдиному податку», де ПДВ не застосовується.

Скасування ПДВ на певний набір послуг цікава лише підприємствам, зареєстрованим як платники ПДВ, – але таких парків електромобілів в країні одиниці.

Можливо, якщо преференція по ПДВ почне діяти, кількість електромобільних автопарків стане збільшуватися.

Прогнози

Слід зазначити, що дотримуватися трендів – непогано, поки це не починає шкодити. У наявній ситуації вже неможливо стверджувати «чим більше ініціатив – тим більше шансів».

Монета падає іншою стороною: чим більше схожих і «альтернативних» законопроектів, тим більше часу піде на їх розгляд та проходження через всі передбачені регламентом інстанції. Що працює проти ідеї: так реальне введення преференцій для електромобілів буде відкладатися все далі, з кожною новою зареєстрованою ініціативою.

І все ж, не слід втрачати надії: оскільки всі згадані документи стосуються податків, головним профільним комітетом для них є Комітет ВР з податкової та митної політики. При якому створена робоча група, що займається питаннями масштабного розвитку ринку електромобілів в Україні. Можливо, буде створено ще один, «гібридний» законопроект, в який будуть включені пункти, які отримали максимальну підтримку і мінімальний індекс опору під час обговорень.

Над питанням здешевлення електромобілів, а також створення сприятливих умов для їх покупки і експлуатації (у вигляді субсидій, податкових знижок, пільгових кредитів, розширення мережі безкоштовних зарядних станцій і спецмісця на парковках) зараз ведеться масштабна робота.

Не варто очікувати, що розмитнення електромобілів стане нульовою прямо завтра, але є усі підстави вважати, що найближчим часом покупці електромобілів та їх власники отримають відчутні пільги.



ФОРМА БЕЗ ЗМІСТУ

Індустріальним паркам гостро необхідний мінімальний набір фінансових стимулів.

photo: business.com.ua

В інтерв'ю **Федерації роботодавців України** Володимир Панов, голова Об'єднання організацій роботодавців «Закарпаття», директор керуючої компанії індустріального парку «Соломоново» ТОВ «Сезпарксервіс», розповів про перспективи розвитку промислових територій в Україні, ключові фактори залучення інвестицій в індустріальні парки і бар'єри, які стоять на шляху ефективного функціонування і управління такими майданчиками.

— Як в цілому ви оцінюєте перспективи розвитку в Україні промислових майданчиків як точок росту української економіки?

— Звичайно ж, динаміка ініціювання та створення індустріальних парків в Україні — це позитивна тенденція. Адже основна мета таких майданчиків — стимулювати зростання виробництва і створити високотехнологічні робочі місця. Без власного національного виробництва розвивати економіку просто неможливо. Це з одного боку.

З іншого боку, індустріальні парки в нашій країні розвиваються аналогічно тому, як розвивається і вся країна. Якщо ми намагалися здійснити прорив в залученні інвестицій і створити точки зростання української економіки, то, скажемо відверто, що за цей період в країні досягти цього так і не вдалося. Сьогодні в Україні створено 26 індустріальних парків, а

це значить, що є як мінімум 26 ініціаторів. При цьому похвалитися залученням учасників в ці парки поки що не можемо. Це означає, що ми маємо форму, в якій поки немає змісту.

Виникають питання. Невже настільки не результативними є керуючі компанії цих парків? Невже вони не можуть знайти прийоми для промоції та демонстрації переваг таких парків на міжнародних і внутрішньому ринках. Висновок: якщо є 26 індустріальних парків і всі вони працюють не результативно, то проблема не в керуючих компаніях, а в середовищі, в якому функціонують ці парки.

Все ж не можу не підкреслити, що наявність в Україні таких ініціатив: 26 парків (при цьому потрапити в реєстр не так просто) — це ознака того, що є ті, хто й досі вірить і робить свій внесок в індустріальне майбутнє країни.

— 3 2014 року на Закарпатті функціонує індустріальний парк «Соломоново». Як сьогодні виглядає майданчик? Чи вдалося досягнути поставлених цілей?

— Хочу уточнити. Ідея створення індустріального парку «Соломоново» з'явилася задовго до прийняття Закону України «Про індустріальні парки» (в 2014 році прим. БЗ). Цей формат існував і бізнес про нього знав. Група компаній «Атолл Холдинг», випереджаючи законодавство, дивилася в майбутнє і активно займалася девелопментом промислового майданчика.



Якщо говорити про актуальний статус парку, то це сучасна промислова територія, побудована на основі грінфілд-системи, яка забезпечена необхідною інженерною та транспортною інфраструктурою. На території парку площею 25 га створена високотехнологічна промислова зона повномасштабного виробництва пасажирських легкових автомобілів. Вільна інвестиційна площа індустріального парку «Соломоново», а це більше 40 га, запланована під розміщення нових виробництв. Напевно, на сьогодні більш привабливого майданчика для розміщення виробництва, ніж індустріальний парк «Соломоново» в Україні не існує.

— *Які фактори сприяють успіху проекту?*

— По-перше, це прекрасна логістика. Закарпаття — один з небагатьох регіонів у світі, який межує з чотирма державами і має доступ до багатомільйонного ринку збуту. Відсутні транспортні проблеми: в 500 метрах від парку можна користуватися європейськими дорогами, в 2-х км знаходиться автомобільний переїзд на кордоні з Угорщиною і в 20-ти км — автомобільний переїзд на кордоні зі Словаччиною, а в 60-ти км від парку починається автомагістраль М3, яка проходить через Будапешт, Відень, Прагу, Трієст, Салоніки та інші великі європейські міста. Що стосується залізничного сполучення, то тут також маємо унікальні можливості: в радіусі 3-х кілометрів

знаходяться три з/д переїзди зі Словаччиною, Україною та Угорщиною. Ця перевага посилюється і тим, що в індустріальному парку знаходяться власні залізничний термінал і чотири колії (широкі і вузькі) для можливості транспортування вантажів, як в країни ЄС, так і в США. Тому з точки зору логістики — це ідеальна локація.

По-друге, сьогодні наш парк один з небагатьох готовий прийняти учасників і будувати для них виробничі площі. У безпосередній близькості знаходиться якірне підприємство «Єврокар» з виробничими потужностями до 130 тис. автомобілів в рік, а це може викликати особливий інтерес для виробництв автокомплектуючих.

Також, важливим є те, що ми маємо досвідчену і високопрофесійну команду, яка вміє працювати з інвесторами і має свою історію успіху у залученні інвестицій в Закарпатську область.

— *Виходячи із логістики, Закарпаття має більше переваг в залученні інвестицій на території індустріальних парків ніж інші регіони?*

— У всіх рейтингах регіонів в Україні відносно конкурентних факторів для ведення бізнесу, які складаються професійними аналітичними центрами, Закарпаття посідає тільки середні позиції (від 13 до 18 місця).



Тобто якщо брати за основу рейтинги, то це не найпривабливіший регіон для ведення бізнесу. Але якщо врахувати логістику і географію, а також досвід роботи з інвесторами (а я нагадаю, що на початку 2000-их Закарпаття лідирувало за темпами залучення інвестицій в Україну і в область зайшли такі компанії зі світовим іменем як Yazaki, FLEX, Jabil, Volkswagen, Fischer і т.д.), то в умовах нового економічного середовища ці фактори дозволять регіону в найкоротші терміни вийти на лідируючі позиції і стати магнітом для перенесення виробництв з усього світу. Більш того, я переконаний, що саме Закарпаття, як найзахідніший регіон, може стати тим двигуном, який через економіку і бізнес може вивести всю країну в європейське співтовариство.

— Зрозуміло, що внутрішня конкуренція стає жорсткішою, адже 26 індустриальних парків вже внесені до держреєстру. Що пропонує індустриальний парк «Соломоново» потенційним учасникам? Які вигоди від розміщення виробництва на території парку?

— Ми за конкуренцію, конкурентів не боїмося і готові боротись за інвестора в чесному змаганні і перемагати. Тим більше, повторюю, що індустриальний парк «Соломоново» — це одне з найбільш перспективних місць для розміщення бізнесу в Україні. Є готовий майданчик з усією необхідною для розміщення виробництв інженерною і транспортною інфраструктурою. Наше завдання, як керуючої

компанії — забезпечити максимальну підтримку учасників парку: від консалтингу, отримання дозвільних документів, будівництва площ, супроводу на всіх етапах розміщення виробництва, представлення інтересів учасника в усіх органах державної влади до забезпечення експлуатації об'єктів. Тому вигоди очевидні: ми гарантуємо не тільки найкоротші терміни розміщення виробництва на території парку, а й нівелюємо частину зовнішніх ризиків інвестиційного проекту.

— Які бар'єри і проблеми стають на шляху створення і управління індустриальним парком?

— Індустриальні парки України сьогодні можна порівняти з нашими вільними економічними зонами: вони є, але в них немає конкурентних переваг і стимулів, а значить, немає «магніту», який притягує інвесторів. Тому, на жаль, інвестори вибирають інші країни, а індустриальні парки України, образно кажучи, розвиваються тільки в ширину, але не вглиб.

Основний бар'єр — це відсутність практики. Центр декларує, що займається розвитком мережі індустриальних парків в країні, а керуючі компанії декларують, що вони управляють цими парками. А управляти, по суті, нічим до тих пір, поки немає учасників.

Тому на даному етапі індустриальні парки розвиваються кількісно, а не якісно, відпрацьовується модель взаємин з центральними органами влади.

Тільки практика, а це розміщення виробництва в індустріальних парках, може зрушити все з мертвої точки.

– Як держава і місцева влада сприяє розвитку індустріальних парків в Україні?

– Все дуже просто. Держава повинна створити правила гри. Ці правила повинні бути в першу чергу привабливими (звісно більш привабливими, ніж у країн-конкурентів). Влада повинна прийняти відповідні закони і на весь світ заявляти: «Україна відкрита для інвесторів». Місцева влада, повинна зробити все, щоб цей інвестор прийшов в регіон. Позитивний результат можливий тільки за умови, що держава створює середовище «під інвестора», а регіон впроваджує сучасну технологію роботи з інвестором в новому конкурентоспроможному середовищі. Поки цього не станеться, можемо чітко заявити, що Закон «Про індустріальні парки» є неефективним інструментом залучення інвестицій в країну.

– Питання до Вас як до практика в залученні інвестицій. Які перспективи появи великих інвесторів і виробників в індустріальних парках України?

– Чому на ці майданчики сьогодні не йде інвестор? Тому що Україна – це особлива зона економічного ризику. Тому що українській владі не вдалося переконати світовий бізнес в тому, що Україна відкрита для західного бізнесу. Слів недостатньо, необхідні справи, слова повинні підкріпитися законами.

Адже що відбувається в нашій державі? Якщо в період з 2001 по 2004 р.р. до нас приходило 15-20 компаній зі світовим ім'ям щорічно, то сьогодні немає такої зацікавленості в інвестуванні в Україну. Сьогодні інвестори більше розглядають Сербію, Румунію, Болгарію, Туреччину як майданчики для розвитку промислового виробництва, ніж Україну, і ми знову програємо конкуренцію. Світовий капітал переміщується туди, де вигідніше, і де є державні гарантії. Якщо ми запропонуємо умови кращі, ніж в інших країнах, то, ясна річ, що розвідка світового бізнесу не обділить Україну своєю увагою. Адже на Україну взагалі складно не звернути увагу.

Це мегакраїна з величезним потенціалом, де можливе економічне диво. І всі це прекрасно розуміють, але чекають змін. Я переконаний, до тих пір, поки ми не змінимо правила гри,

великих інвестицій в Україні не буде.

– Що потрібно змінити в законодавчій базі для того щоб індустріальні парки стали магнітом для залучення інвестицій?

– Існуюче законодавство невідкладно необхідно привести у відповідність з очікуваннями світових інвесторів, тобто закріпити на законодавчому рівні привабливі фінансові стимули. Пакет законопроектів, який на сьогодні прийнятий в ВРУ в першому читанні передбачає звільнення на 5 років від сплати податку на прибуток і на наступні 5 років – 50% від ставки за умови реінвестування цих коштів в розвиток виробництва; звільнення від ввізного мита на обладнання для облаштування та здійснення господарської діяльності в межах індустріального парку; можливість за рішенням місцевої влади отримання фінансових стимулів з податку на нерухоме майно, земельного податку та орендної плати за користування земельною ділянкою державної або комунальної форми власності. Також додати до цих стимулів нульову ставку ПДВ на імпорт технологій і обладнання, адже у світі практика оподаткування інвестицій – це моветон.

Такий арсенал стимулів – необхідний мінімум, який може дати поштовх для залучення інвестицій в індустріальні парки.

– Якщо пофантазувати, яким ви бачите індустріальний парк «Соломоново» через 25 років?

– Так ... (сміється – ред.). Скажу наступне. Колись Словаччина для всього світу стала сенсацією, країною-відкриттям для великих інвестицій, ставши світовим лідером з виробництва автомобілів на 1000 чоловік. Цікаво, що за цим показником Словаччині поступаються навіть лідери світової економіки. Якщо глянути в майбутнє, я бачу індустріальний парк «Соломоново» світовим автомобільним феноменом, про який буде знати світу і досвід якого вивчатимуть в контексті того, що в країні з перехідною економікою вдалося створити потужний центр світової автомобільної індустрії. Навіть більше, я думаю, що індустріальний парк «Соломоново» дасть поштовх для розвитку автопрому та суміжних галузей і в інших регіонах України, створивши тим самим найбільший в Європі кластер інноваційного автовиробництва.



АВТОХЛАМ НА ДОРОГАХ

Половину машин українців потрібно утилізувати.

Через закон про утилізацію, що не працює, середній вік автомобілів українців досяг майже 20 років. Старіше машини тільки на Кубі

В Україні зареєстровано 9,1 млн автомобілів. Половина з них родом з Радянського Союзу або країн СНД. А кожен п'ятий автомобіль українців старіше 30 років. 2013 року депутати ухвалили закон, за яким старі машини довелось б утилізувати. Для цього в країні ввели екологічний збір на імпортовані автомобілі. Залежно від обсягу двигуна податок становив 4,7-30 тис. гривень на іномарку. Ці гроші повинні були піти на утилізацію. Але збір швидко скасували, а закон залишився. Однак незабаром в Україні можуть знову порушити питання утилізації старих машин. Міністерство екології та природних ресурсів вже завершує роботу над Національною стратегією поведінки з відходами. У документі буде прописана і утилізація машин. До того ж, міністр екології Остап Семерак вже пропонував обкласти машини екологічним збором. Сайт «Сьогодні» дізнався, навіщо утилізувати старий транспорт і що чекає на автовласників.

Половину автомобілів в Україні потрібно утилізувати

В Україні 27% автомобілів старіше 30 років і 47% автомобілів віком від 10 до 30 років. Чим старіше автомобіль, тим більше шкоди навколишньому середовищу він завдає: до ґрунту потрапляють свинець, ртуть, машинне масло,

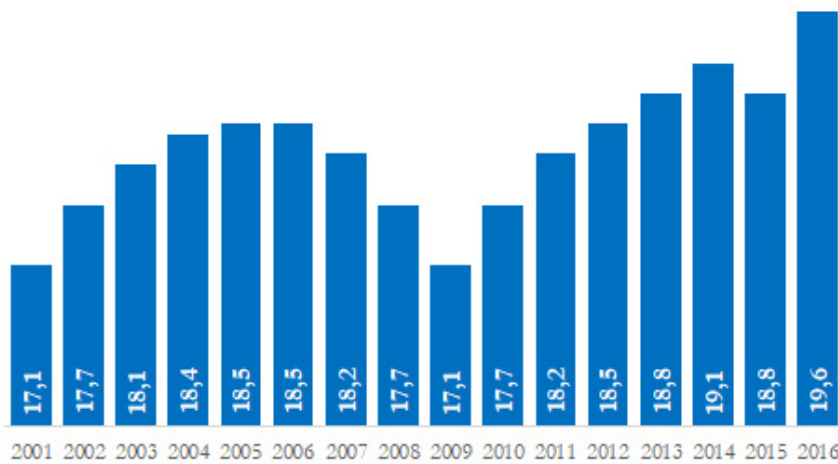
залишки паливно-масляних речовин, іржі. У країнах ЄС середній термін експлуатації авто – 10 років. Потім автовласник повинен його зняти з реєстрації і утилізувати. В Україні також намагалися ввести систему переробки старих машин. 2013 року в країні набув чинності закон «Про утилізацію транспортних засобів», згідно з яким в країні повинна була з'явитися мережа утилізаційних центрів. Планувалося, що держава відшкодуватиме вартість утилізації підприємствам і для цього на все нові іномарки ввели утилізаційний збір. Але вже 2014 року новий податок скасували через тиск автомобілістів і бізнесу.

Закон спочатку написаний неправильно, вважає директор Всеукраїнської асоціації автомобільних імпортерів і дилерів Олег Назаренко. У ньому не вказано, які машини підлягають утилізації. Ні вимог до віку транспорту, ні до його технічного стану депутати не прописали. Вийшло, що утилізація – добровільна справа. Тому українці не кинулися здавати свої автомобілі на переробку. А мережа утилізаційних підприємств так і не з'явилася.

«Порядок утилізації машин в Україні регулюється законом «Про утилізацію транспортних засобів». Для передачі авто в утиль потрібно попередньо зняти його з обліку. Але законодавством не передбачено випадків обов'язкового складання авто на утилізацію», – підтверджує директор з правових питань компанії «Октава Капітал» Тетяна Андріанова.



СЕРЕДНІЙ ВІК АВТОПАРКУ В УКРАЇНІ



До того ж закон не стимулює здавати автомобілі на переробку.

Наприклад, у Франції, якщо громадянин не здасть автомобіль на утилізацію після завершення терміну експлуатації, йому загрожує штраф 75 тис. євро. Норвежці платять 350 доларів при покупці авто, гроші повертаються при здачі транспорту на утилізацію.

Українці, в кращому випадку, розбирають старий автомобіль на деталі. Щось здають на металобрухт, щось продають, а з шин роблять клумби або облаштовують ними дитячі майданчики. В уряді звучали ідеї виплачувати українцям за утилізацію машини 12 тисяч гривень. Але тоді пропозицію не підтримали.

У Моторному (транспортному) страховому бюро України прогнозують, що найближчими роками середній вік автомобілів в країні може зрости до 23 років. Причина – низький рівень продажів нових авто.

На власників старих авто чекають нові сюрпризи

В Україні 26 років живуть без правил поведінки з відходами. Зламану побутову техніку, акумулятори та інші пристрої, які утилізують у всьому світі, українці розбирають на деталі або викидають на смітник. У випадках з машинами – продають по частинах, непотрібне – в сміття. Безнадійні і старі авто кидають іржавіти у дворі.

Тільки рік тому Міністерство екології та природних ресурсів почало розробку Національної стратегії поведінки з відходами. Документ зачіпає і автомобілі «з завершеним терміном експлуатації».

Тому незабаром в країні можуть обмежити робочий вік автомобіля. У технічній редакції стратегії також прописано, що в Україні буде створено мережу утилізаційних підприємств.

При цьому утилізація машин може стати обов'язковою. Стратегію найближчим часом відправлять на затвердження до Кабміну, розповіли сайту «Сьогодні» у відомстві.

До того ж, в Україні можуть повернути екологічний збір. Таку ідею міністр екології Остап Семерак запропонував парламенту ще наприкінці червня.

«Вважаю за доцільне повернутися до розгляду питання про розширення бази екологічного оподаткування якраз за рахунок сплати такого платежу з пересувних джерел забруднення, тобто транспорту», – заявив Семерак.

Поки що всі спроби змінити ситуацію утилізацією відходів в Україні залишалися на рівні ідей.

Через це в Україні всього 6-7% території – природно-заповідний фонд, і більше 12% – в критичному екологічному стані під несанкціонованими звалищами, каже голова організації «Жива планета» Світлана Берзіна.

«У нас взагалі не працює законодавство в сфері поводження з відходами. Є спроби прийняти програму про поведінку з відходами, але для цього потрібна політична воля. Про це говорять міністри, але коли питання доходить до справи, то все загальмовується», – прокоментувала еколог.

Ефективно система працюватиме, якщо буде жорсткий контроль утилізації, говорить прес-секретар корпорації «Богдан Моторс» Сергій Красуля. При цьому правильно буде, якщо власник авто сам платитиме за переробку машини, вважає він. Але після утилізації авто українець повинен отримати знижку на нову машину, наприклад, українського виробництва, додає Красуля.



КОМПЛЕКТУЮЧІ ДЛЯ ЕЛІТИ

В Україні відкрилося ще два заводи з виробництва автомобільних комплектуючих.

29 вересня європейський лідер з виробництва кабелів та кабельних мереж компанія LEONI, який цього року відзначає 100-літній ювілей, офіційно відкрив нове виробництво кабельних мереж в Україні – в Коломиї.

Обсяг інвестицій у завод складає близько 20 млн євро. З серпня завод видає першу продукцію.

Заробітна плата на новому підприємстві складе близько 7-8 тисяч гривень. У 2017 році планується працевлаштування 800 осіб, у середньостроковій перспективі – до 5 000 осіб.

«Протягом наступних чотирьох років створимо 5 тисяч робочих місць в області. Ми забезпечуємо своїх працівників конкурентною зарплатою та соціальним пакетом, який включає в себе безкоштовне довозення, харчування, та медичне страхування, а також надає можливості кар'єрного росту», – стверджує гендиректор LEONI в Україні Штефан Шмідт.

Основними напрямками холдингу LEONI є виробництво дроту і кабелю для різних сфер індустрії, виробництво джгутів, проводів та інших комплектуючих для автомобільної промисловості.

Перша черга заводу була завершена за менш ніж 10 місяців. Зараз виробничі площі складають 6,500 кв. м, а до 2020 року становитимуть 25,000 кв. м.

«Відкриття заводу є позитивним знаком, як для розширення компанії, так і для розвитку української економіки», – зазначив член Ради директорів LEONI AG Мартін Штюттем.

Нагадаємо, за будівництво заводу LEONI, який є найбільшою інвестицією за 25 років, Коломия конкурувала з кількома містами.

Схожий до коломийського завод працює в Стрию з 2002 року. Там працевлаштовані 6,7 тис. осіб.

А 26 жовтня, біля села Кожичі у Яворівському районі офіційно відкрили новий підрозділ заводу «Бадер-Аунде Україна», на якому створено 800 робочих місць. Це масштабний новий виробничий підрозділ підприємства «Бадер-Україна» і компанії «Aunde», перша лінія якого запрацювала тут ще минулого року.

Завод «Бадер» шие чохла для салонів автомобілів зі шкіри, а компанія «Ауенде» робить аналогічне попшття виробів із текстилю. Нове підприємство – це спільний проект «Бадер» та «Ауенде», яке займатиметься попшттям комбінованих зі шкіри та тканини обшивок для салонів автомобілів.

У цей новий завод уже залучено близько 150 млн грн інвестицій.

Середньомісячна зарплата робітників складатиме 8000 тис грн. Наразі на новому підрозділі підприємства працює близько двохсот людей.

НОВИНИ ФЕДЕРАЦІЇ

Засідання Комітету з питань зв'язку Асоціації європейських виробників автомобілів

На заході було обговорено ряд питань, що впливають на сектор як на європейському, так і на національному рівнях, включаючи впровадження нової системи тестування, промислової політики, здатність запобігати кіберзагрозам та стандарти екологічної політики.

Конференція «Автомобільна промисловість на шляху до майбутнього»

Учасниками конференції були обговорені ключові питання, що представляють інтерес для галузі, а саме: аналіз та перспективи автомобільної індустрії; зміцнення здатності запобігати кіберзагрозам; стандарти екологічної політики в контексті сучасних тенденцій – електричних, гібридних, водневих двигунів; нові можливості для інвестицій – розвиток спеціальних економічних зон.

15-річчя Федерації роботодавців України

3 жовтня 2017 року Голова Федерації роботодавців автомобільної галузі Боярин О.П. взяв участь в урочистостях з нагоди 15-річчя з дня створення Федерації роботодавців України.

Робоча зустріч у Мінекономрозвитку

У рамках заходу учасники автомобільної галузі обговорили з представниками центральних органів виконавчої влади комплекс питань, що стосуються нагальних проблем української автоіндустрії.

Тренінг «Особливості зобов'язань України в частині створення зони вільної торгівлі з ЄС»

Учасники були поінформовані щодо суті положень, масштаб та особливості зобов'язань, специфіку положень і додатків Угоди про асоціацію в частині Зони вільної торгівлі (ЗВТ), а також стан наближення законодавства України до права ЄС та механізм співробітництва з ЄС в частині ЗВТ.

ВИРОБНИЦТВО

За попередніми даними асоціації “Укравтопром”, у вересні 2017 року на українських заводах було вироблено 822 автотранспортних засоби, що рівно вдвічі більше результату торішнього вересня, і на 10,8% більше показника серпня цього року.

У загальному обсязі автовиробництва більшу частину становили легкові автомобілі, яких було випущено 689 шт.: +7,3% до серпневого показника і +83,7% до вересня минулого року.

Також у вересні було вироблено 73 автобуси, такий обсяг виробництва на 7,4% більше серпневого показника, і на 108,6% перевищує результат торішнього вересня.

У звітному місяці було вироблено 60 вантажних автомобілів (більшість виробництва ПАТ “ЗАЗ”), що майже вдвічі більше, ніж за попередній місяць. У вересні 2016 року в статистиці “Укравтопрому” зареєстрована всього одна вантажівка. Нагадаємо, що ПАТ “АвтоКрАЗ” “з нез’ясовних причин перестав розкривати інформацію про обсяги виробництва своїх автомобілів з серпня минулого року.

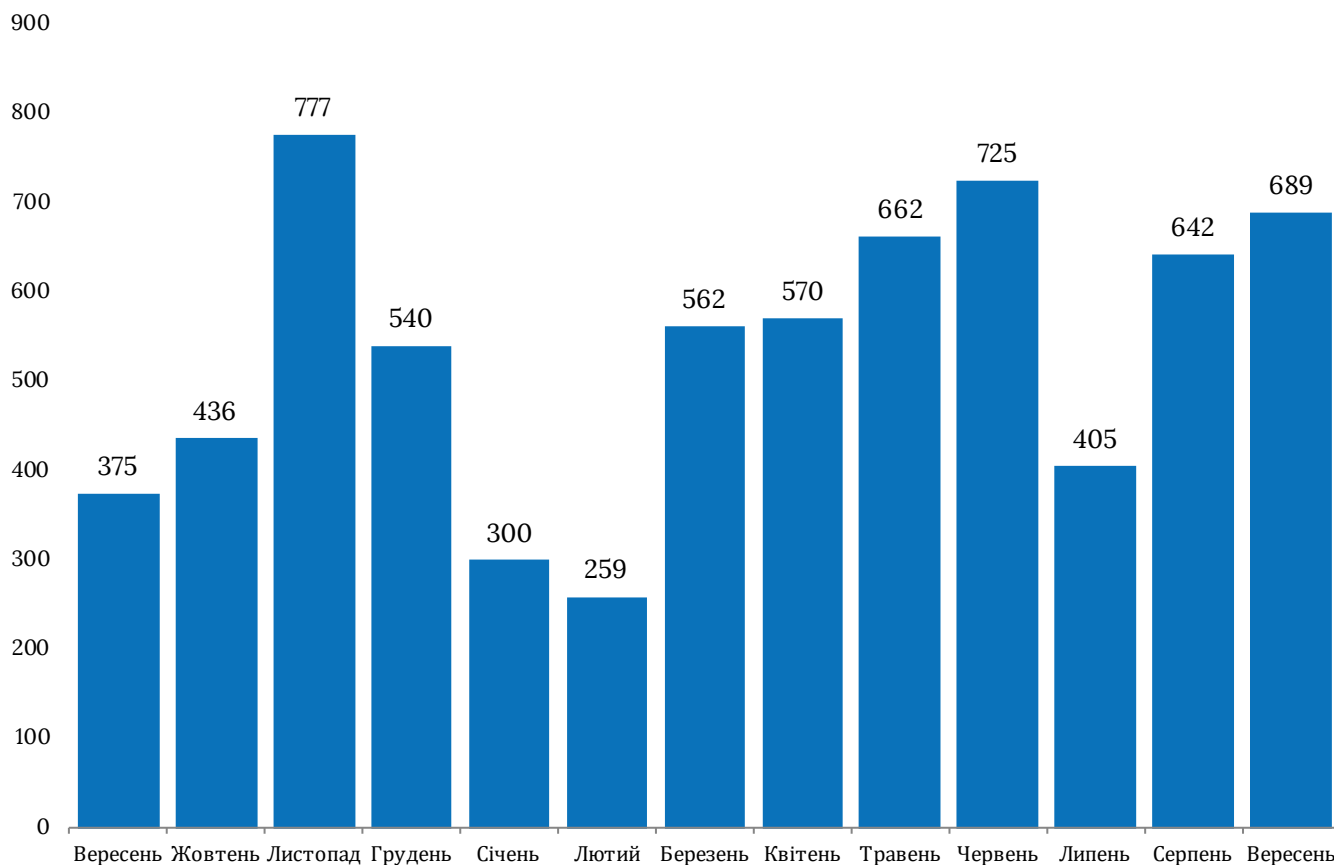
Всього за дев’ять місяців 2017 року Україні було вироблено 5696 автотранспортних засобів, що на 77,3% більше торішнього результату. З них:

Легкові автомобілі – 4814 шт. (+86,1% до аналогічного періоду минулого року).

Комерційні автомобілі – 346 шт. (-28,5% до апмр).

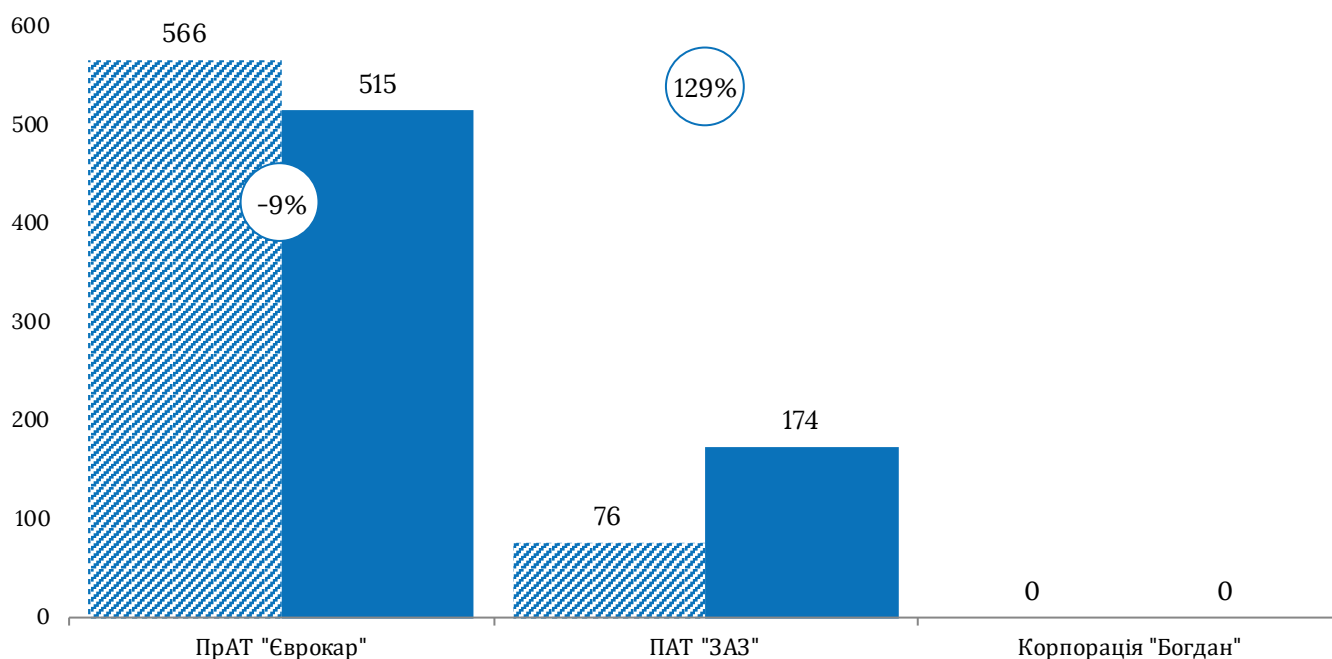
Автобуси – 536 шт. (+277,5% до апмр).

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

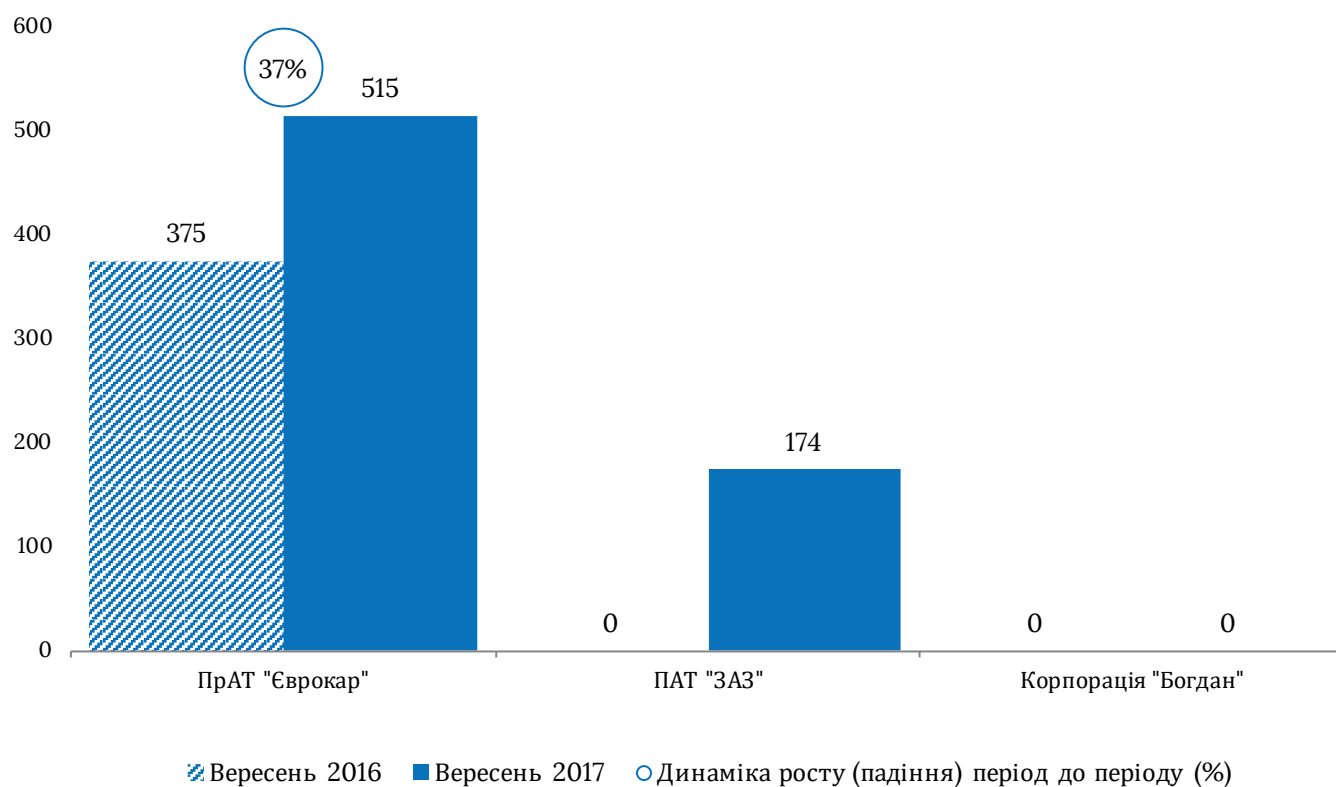
(Серпень 2017 р. - вересень 2017 р., шт. та % росту період до періоду)



▨ Серпень 2017 ■ Вересень 2017 ○ динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

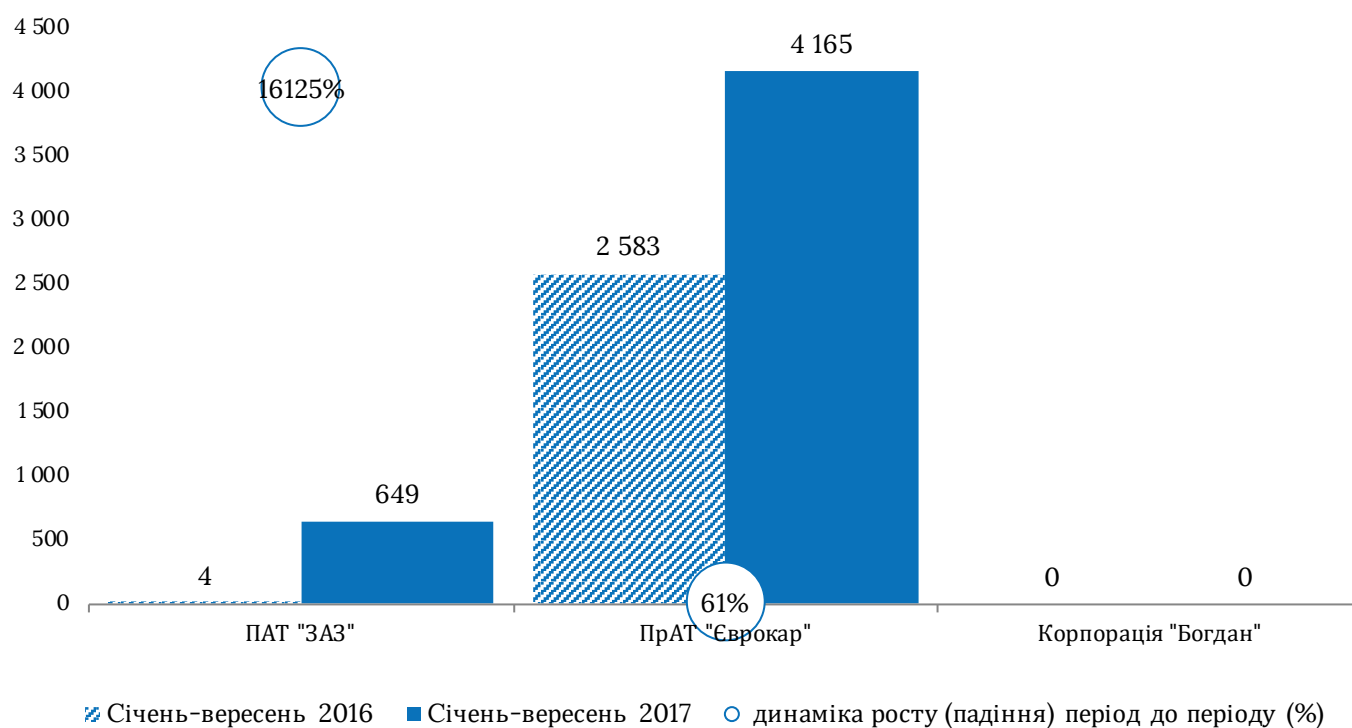
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Вересень 2016 р. - вересень 2017 р., шт. та % росту період до періоду)

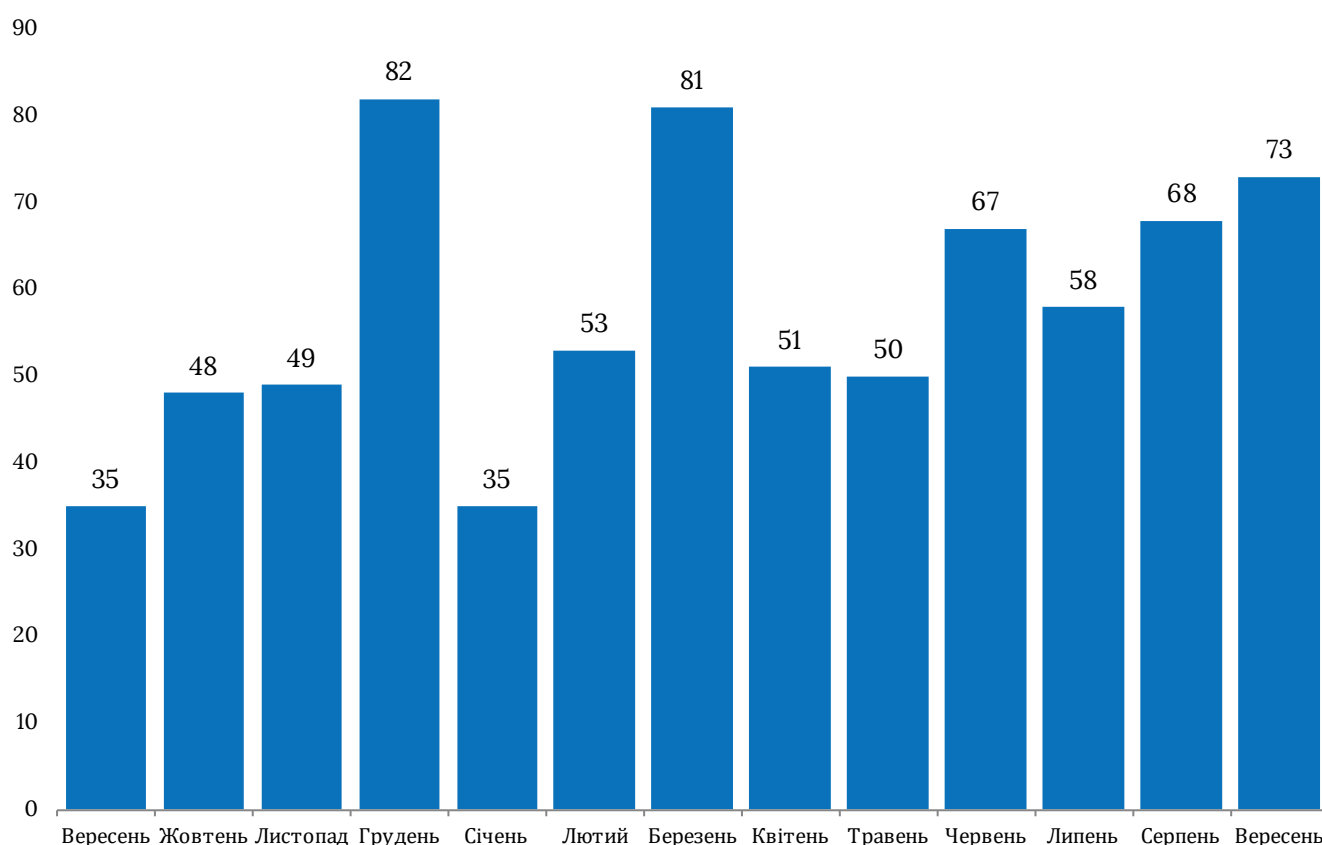


ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Січень-вересень 2016 р. - січень-вересень 2017 р., шт. та % росту період до періоду)

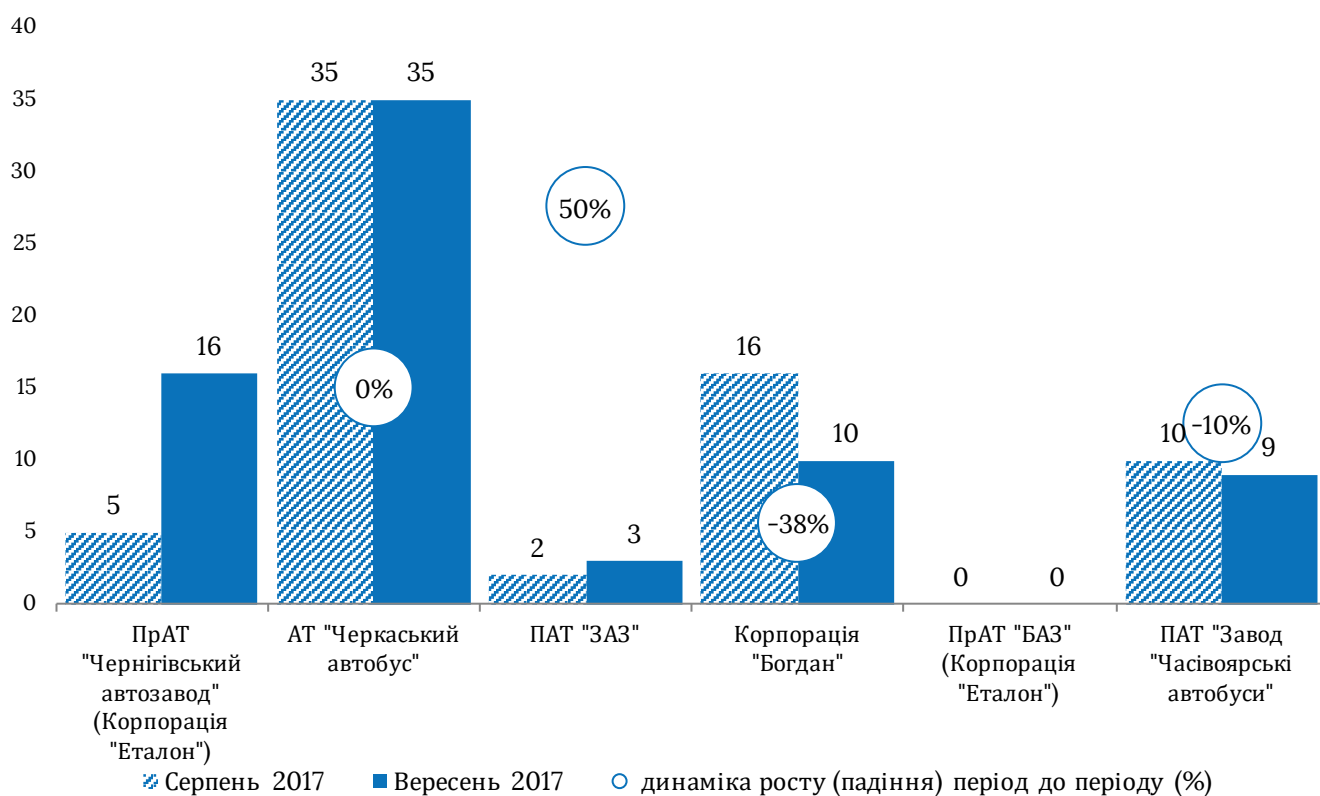


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



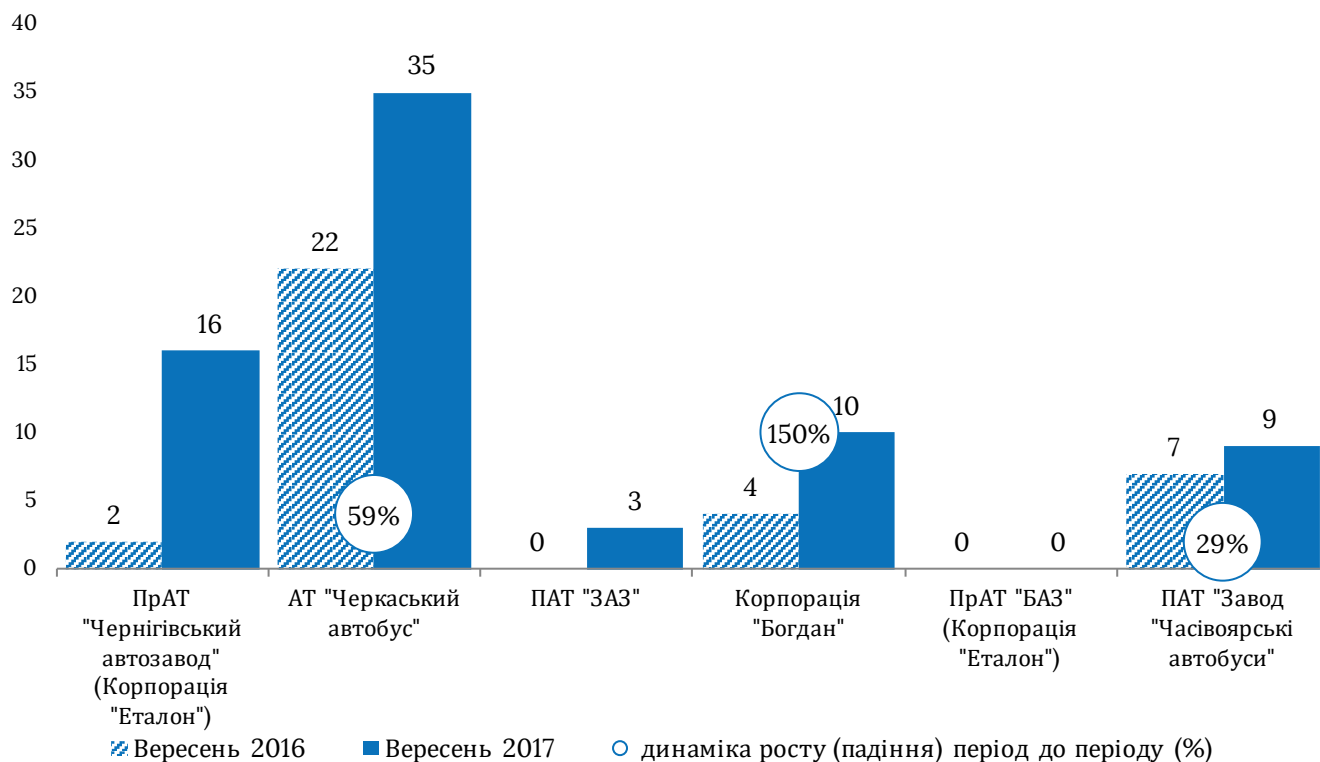
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Серпень 2017 - вересень 2017, шт. та % росту період до періоду)



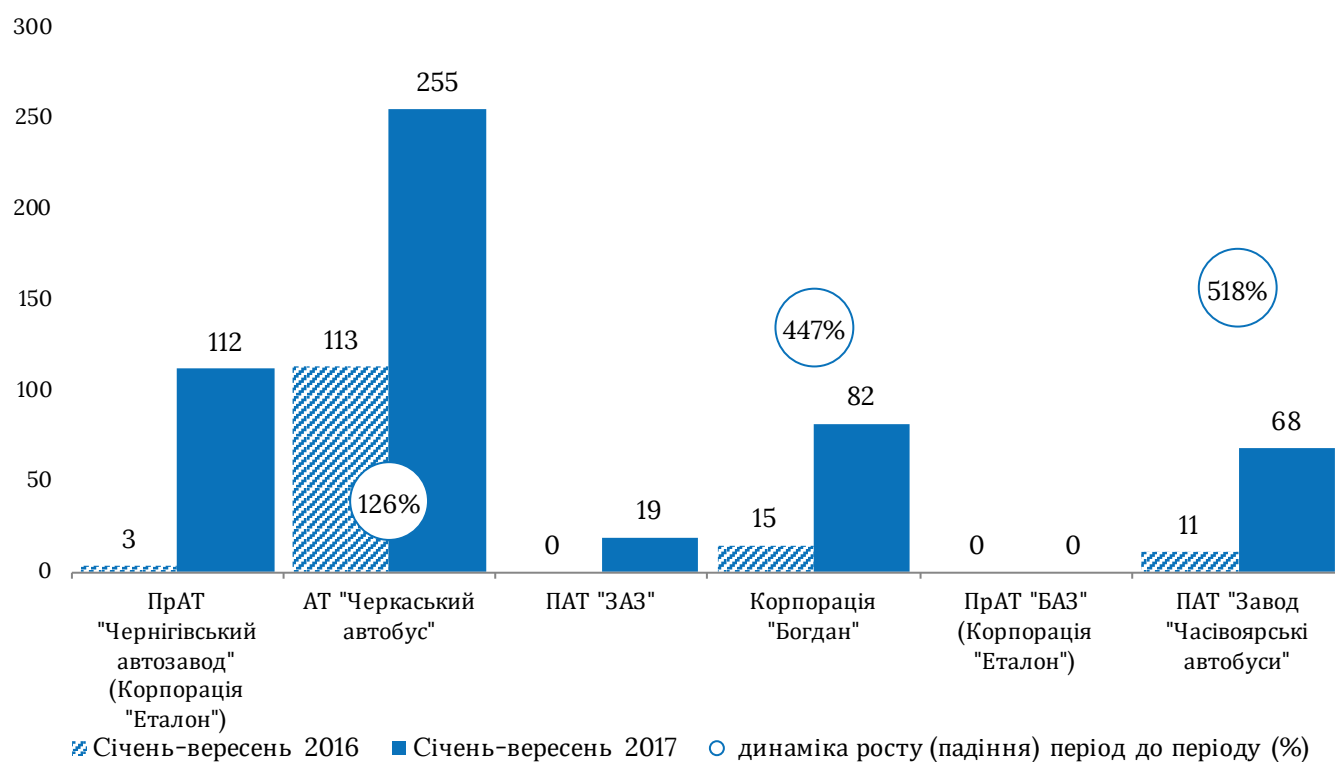
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Вересень 2016 - вересень 2017, шт. та % росту період до періоду)

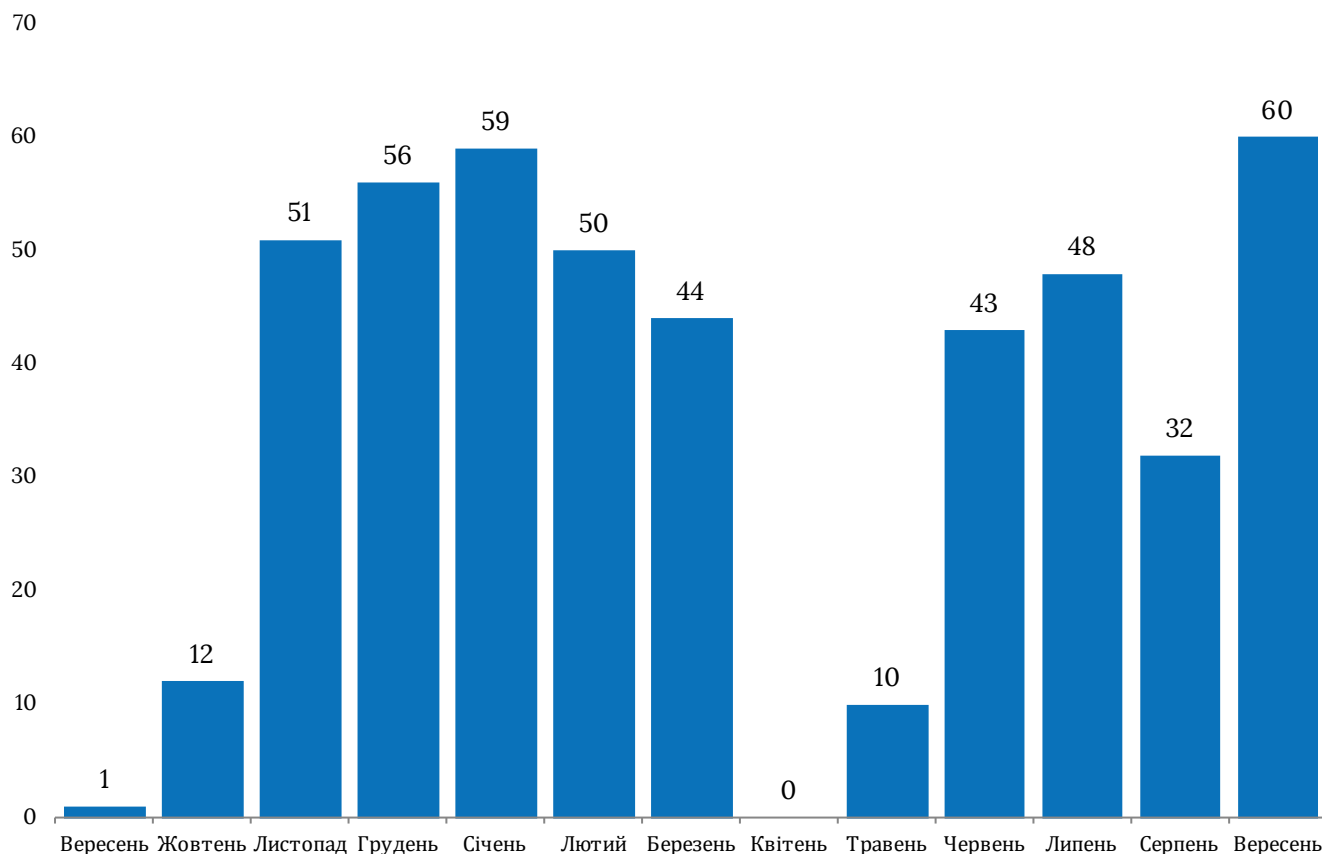


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Січень-вересень 2016 - січень-вересень 2017, шт. та % росту період до періоду)

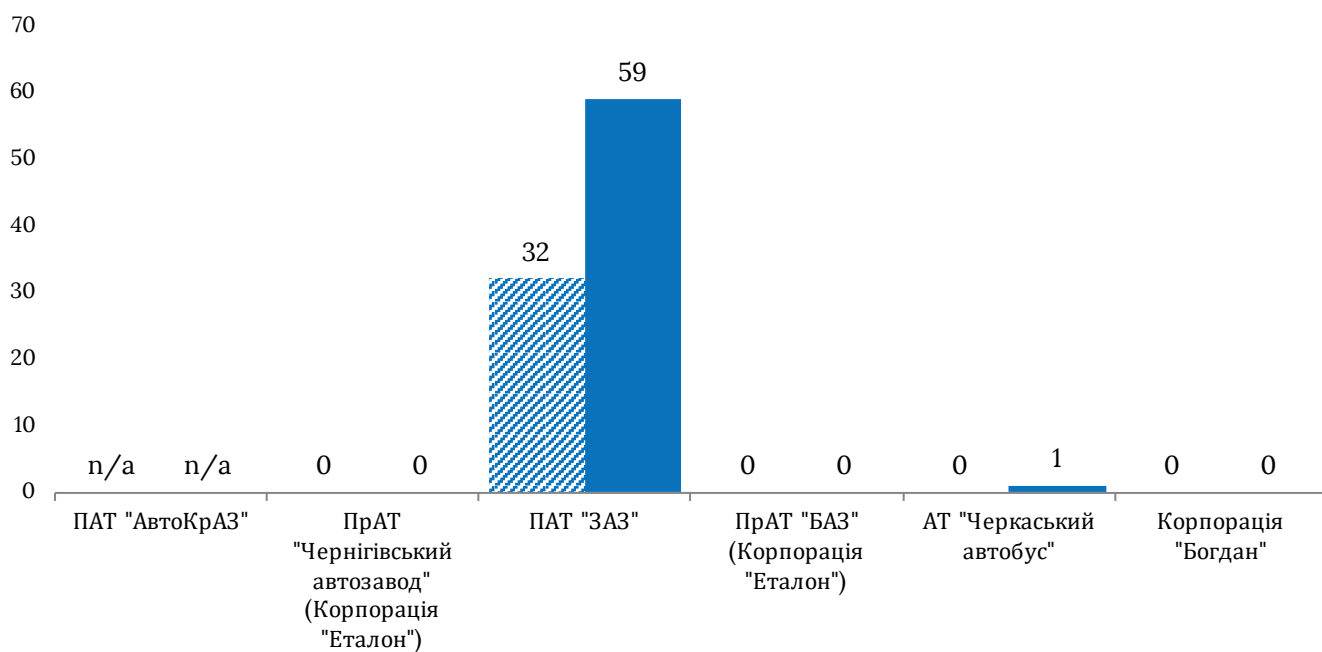


ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Серпень 2017 - вересень 2017, шт. та % росту період до періоду)



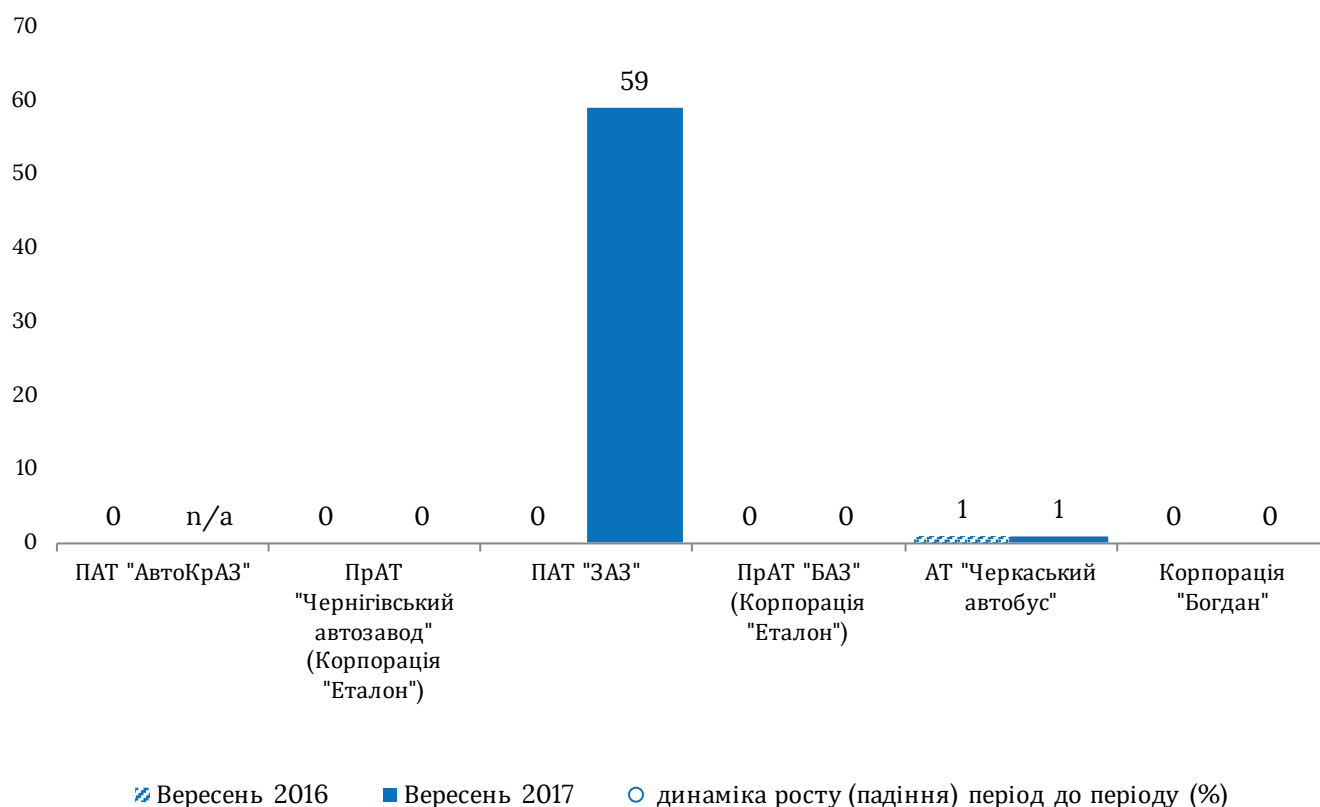
▨ Серпень 2017

■ Вересень 2017

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

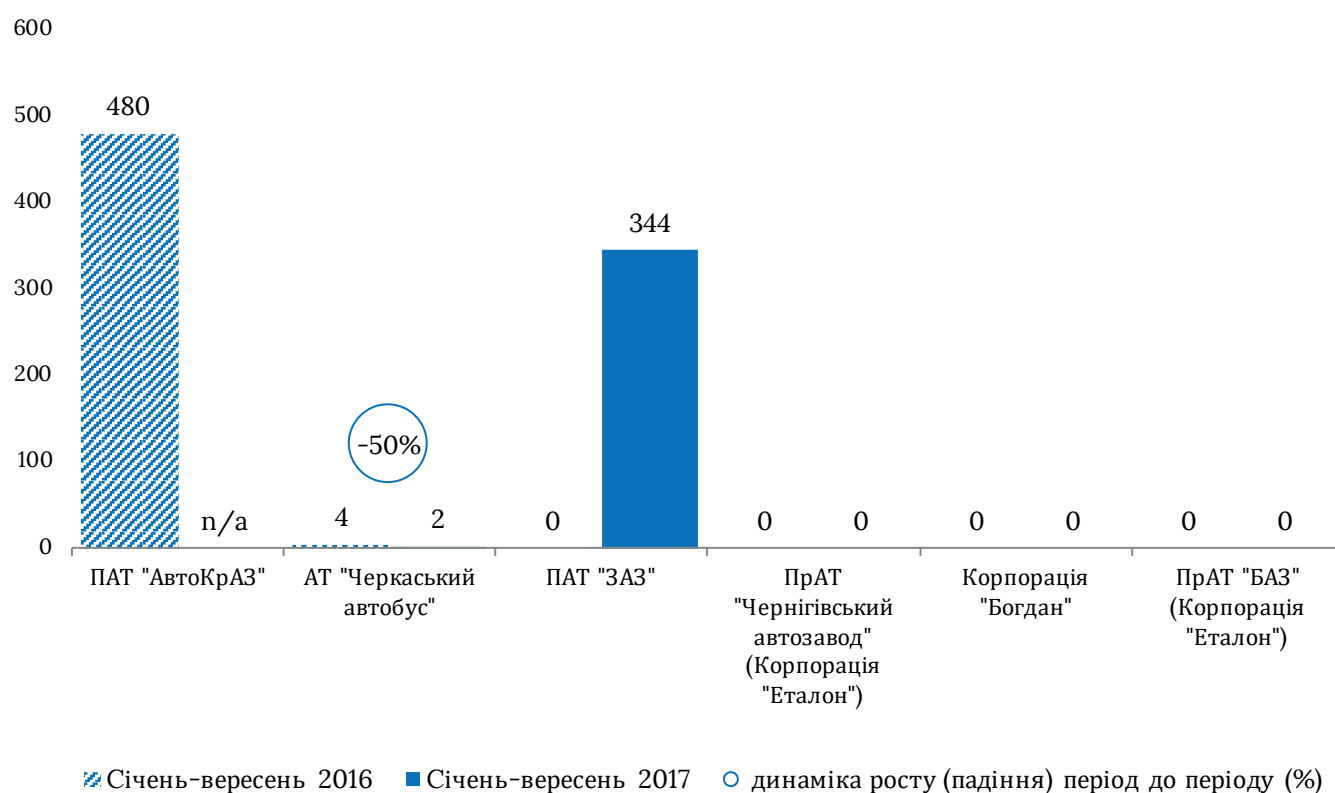
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Вересень 2016 - вересень 2017, шт. та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Січень-вересень 2016 р. - січень-вересень 2017 р., шт. та % росту період до періоду)



ПРОДАЖІ

Як повідомляє AUTO-Consulting, у вересні зафіксовано зростання продажів нових легкових автомобілів на 33,7%.

Зусиллями всіх операторів вдалося реалізувати 7,6 тис. нових автомобілів проти 5,7 тис. роком раніше. Таким чином, новий бізнес-сезон почався з позитивних для авторинку тенденцій.

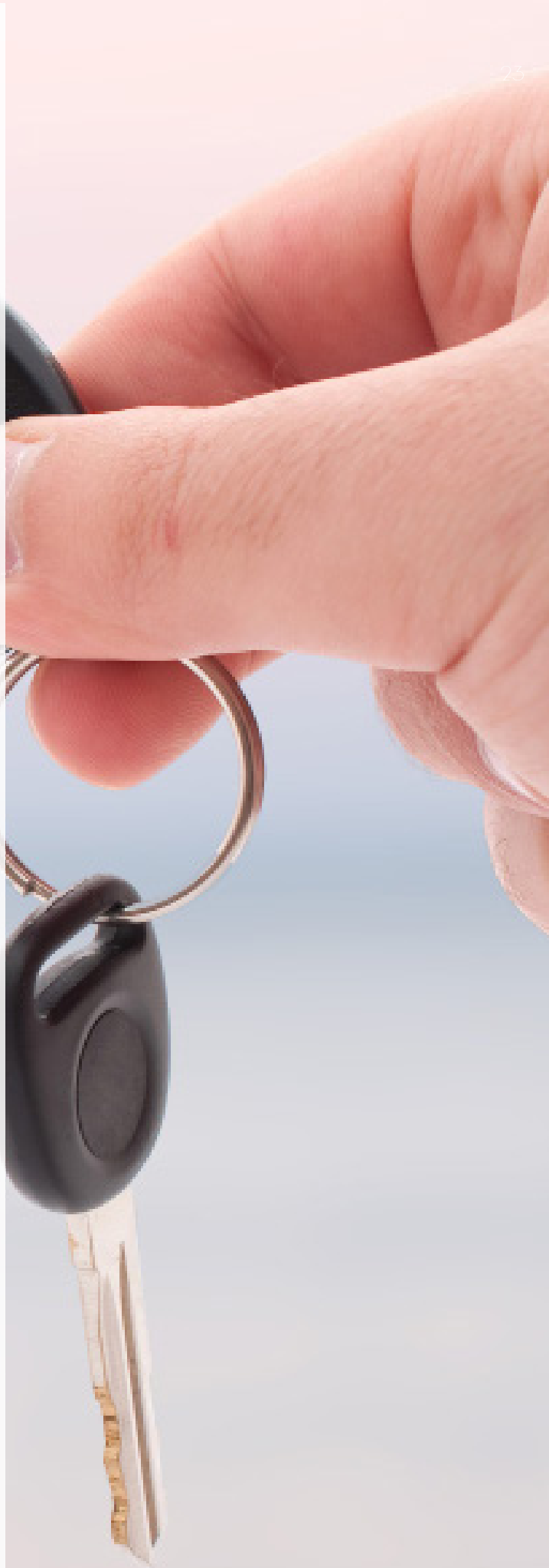
Зростання автопродажів було зафіксовано у переважної кількості автодилерів. Багато хто демонстрував двозначні показники приросту продажів. Але позиційну боротьбу ніхто не відминяв, тому зміни в групі лідерів теж відбулися.

Уже два місяці поспіль трійка лідерів — незмінна. Перше місце у вересні, за даними AUTO-Consulting, зайняла Toyota, якій вдалося наростити продажі майже на 30%.

Друге місце у вересні було у Renault, але в порівнянні з серпнем, дилери французів додали небагато. А ось Volkswagen в Україні ловить позитив від "дизельгейта", пропонуючи на ринку авто за спеціальними цінами. У вересні хедлайнером виступили дизельні універсали Golf, що дозволило бренду додати в продажах майже 46%.

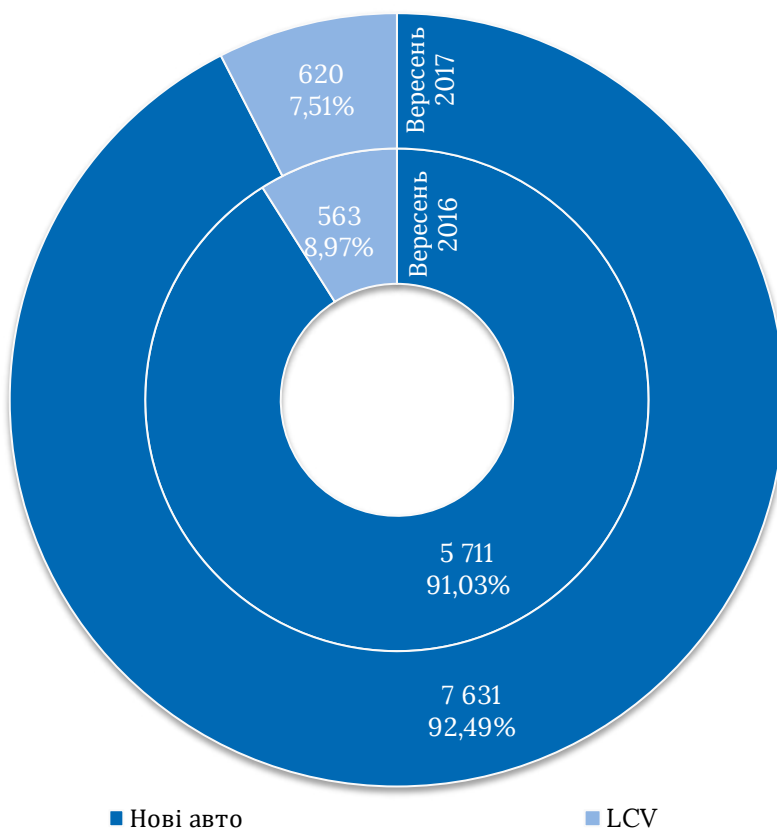
Позиційна боротьба розгорнулася у вересні між Skoda і Kia. Дилери чеської марки додали в реалізації майже 50% і випередили Kia. Ще одна боротьба розгорнулася у новому бізнес-сезоні за 8-9 місце. Тут Ford вдалося збільшити збут на 27% і випередити Mazda, яка в свою чергу реалізувала на 22% більше.

А замикає Топ-10 за підсумками вересня узбецький бренд Ravon. Зростання майже на 25% дозволило Ravon здобути ще одну принципову перемогу в Україні і увійти в число найбільш продаваних марок.



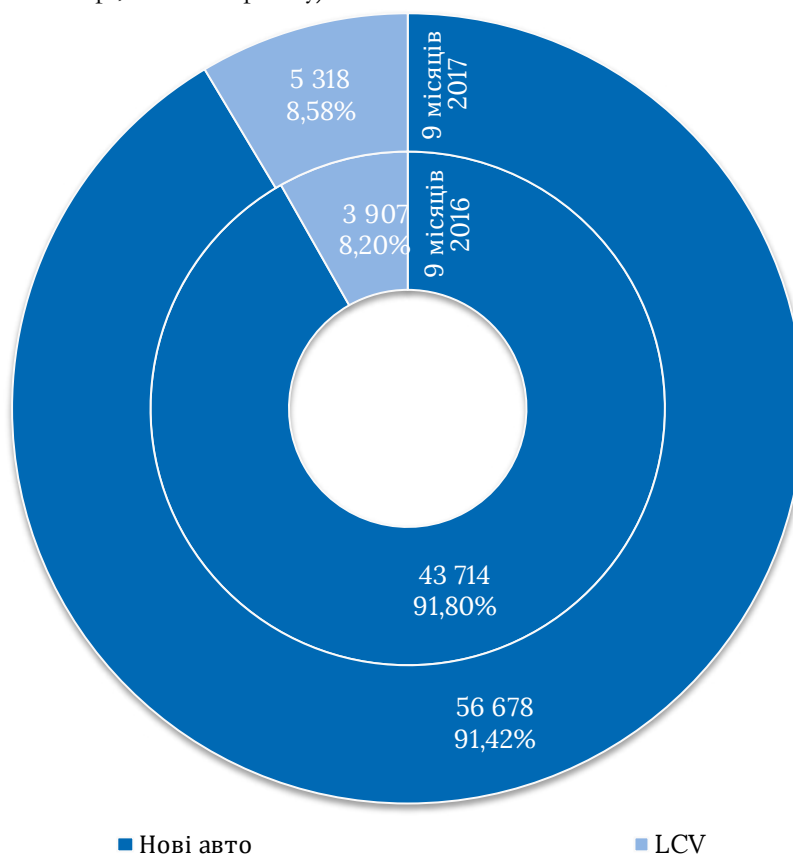
ПРОДАЖІ АВТО

(вересень 2017 р. та вересень 2016 р., шт. та % ринку)



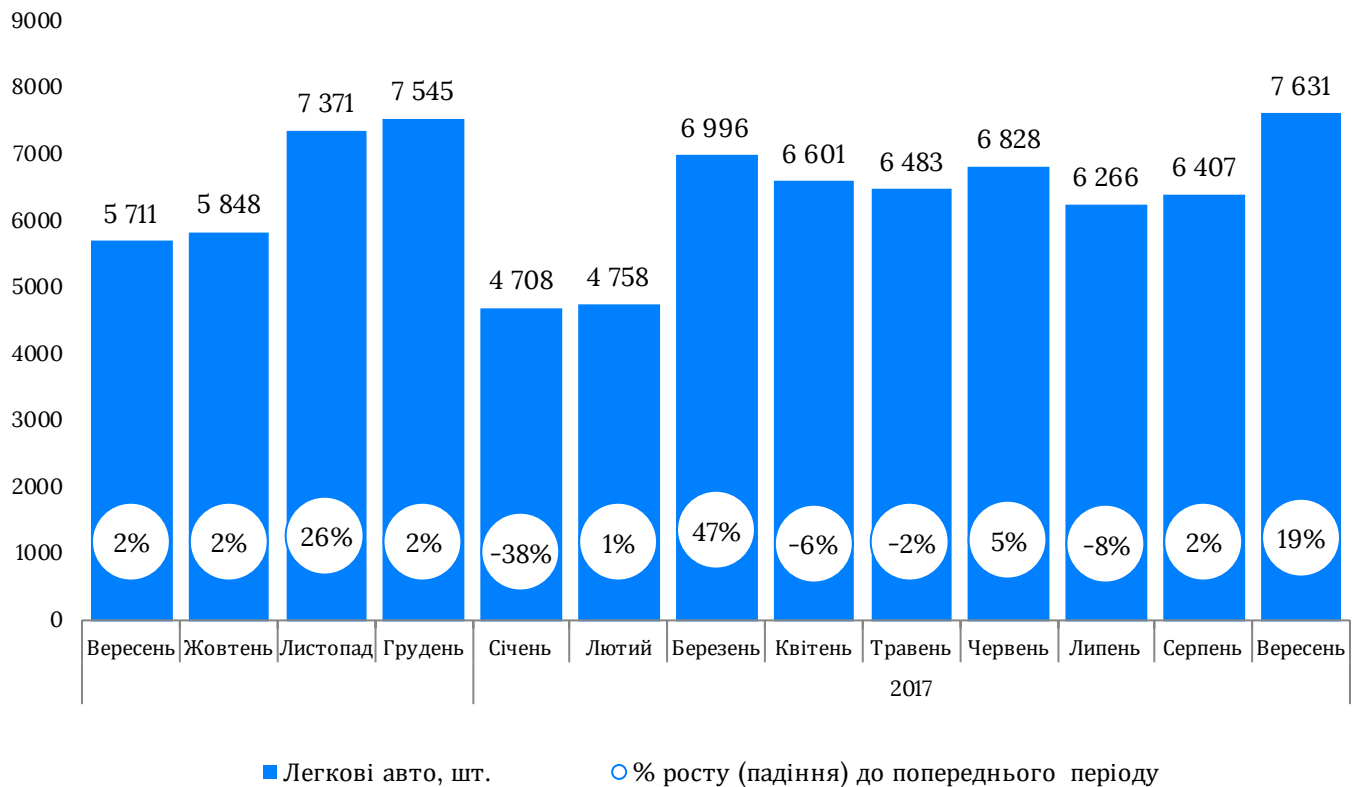
ПРОДАЖІ АВТО

(9 місяців 2017 р. та 9 місяців 2016 р., шт. та % ринку)



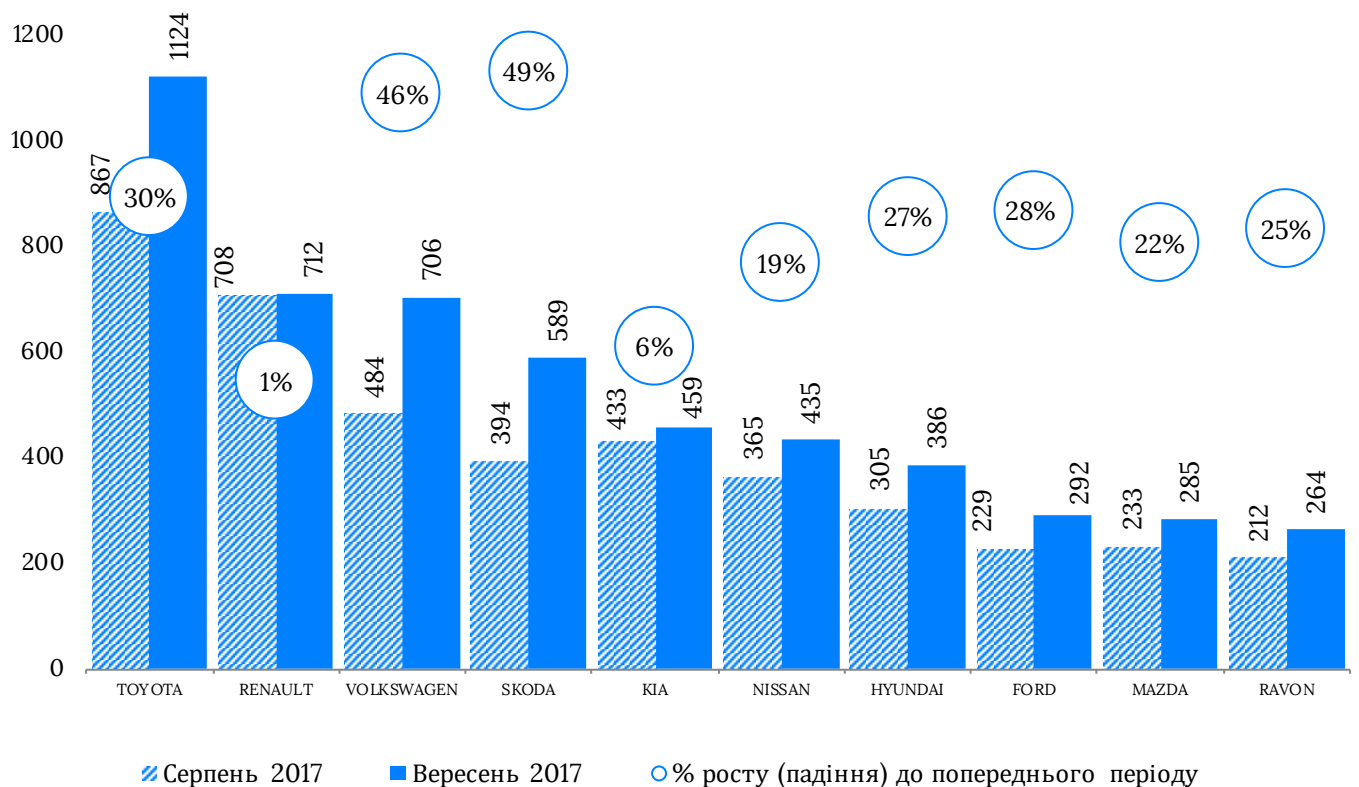
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(шт. та % росту до попереднього місяця)



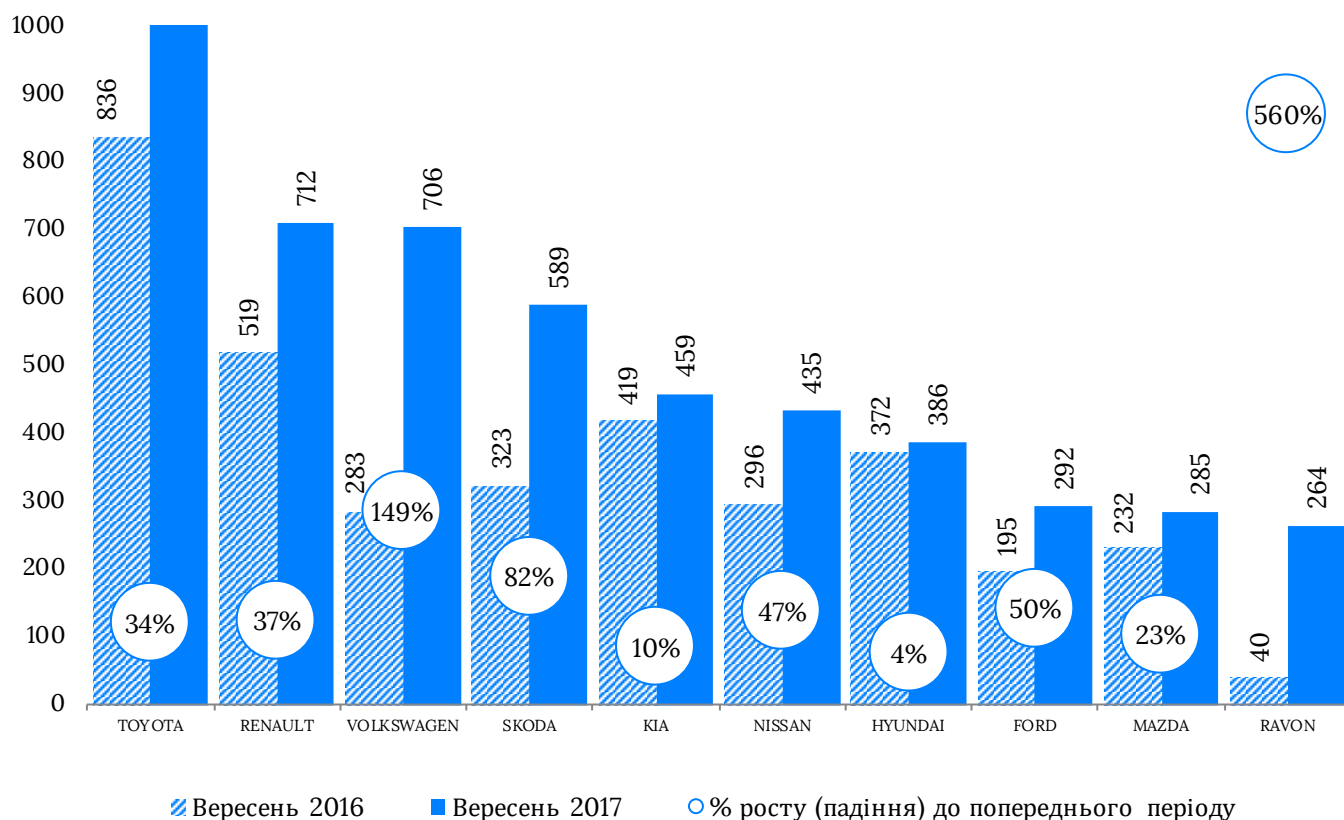
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(серпень 2017 та вересень 2017, шт. та % росту період до періоду)



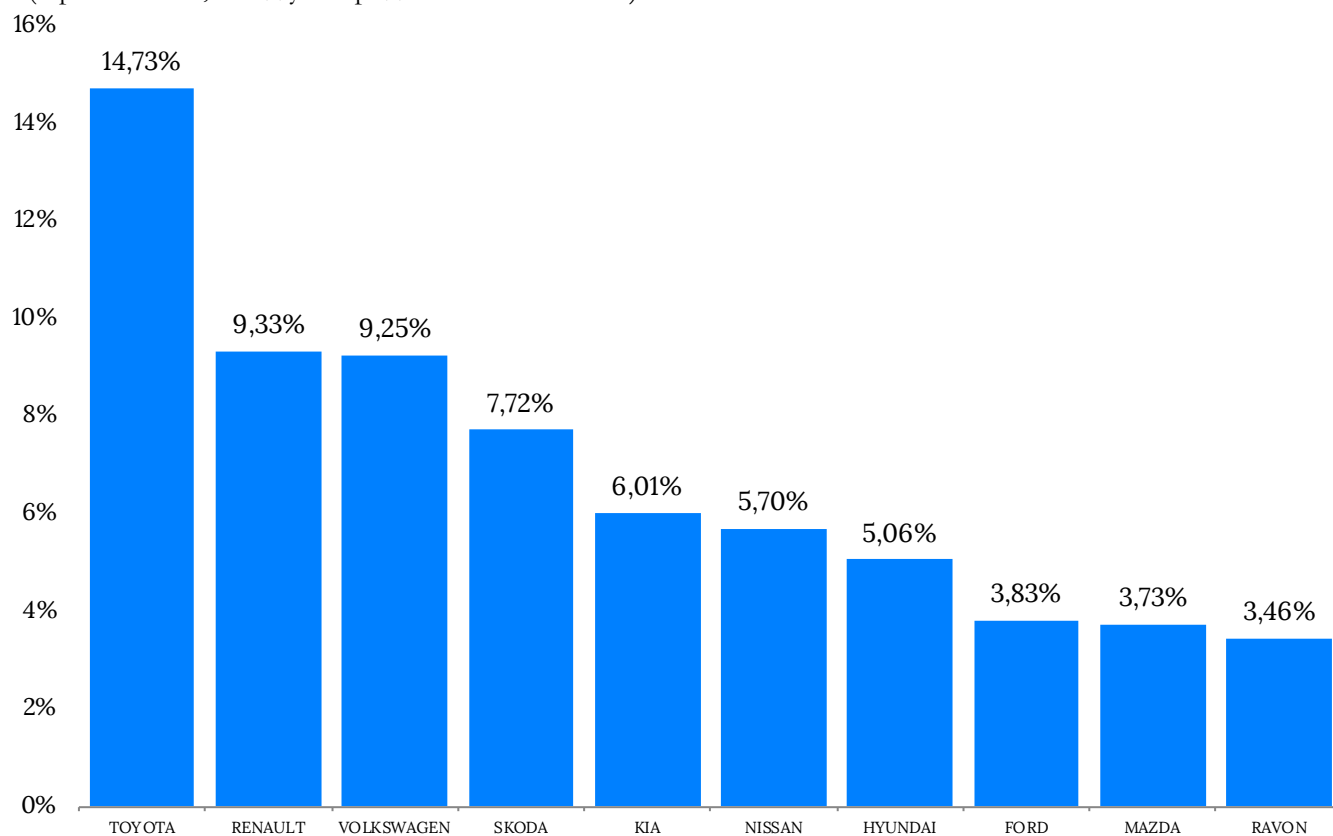
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(вересень 2016 та вересень 2017, шт. та % росту період до періоду)



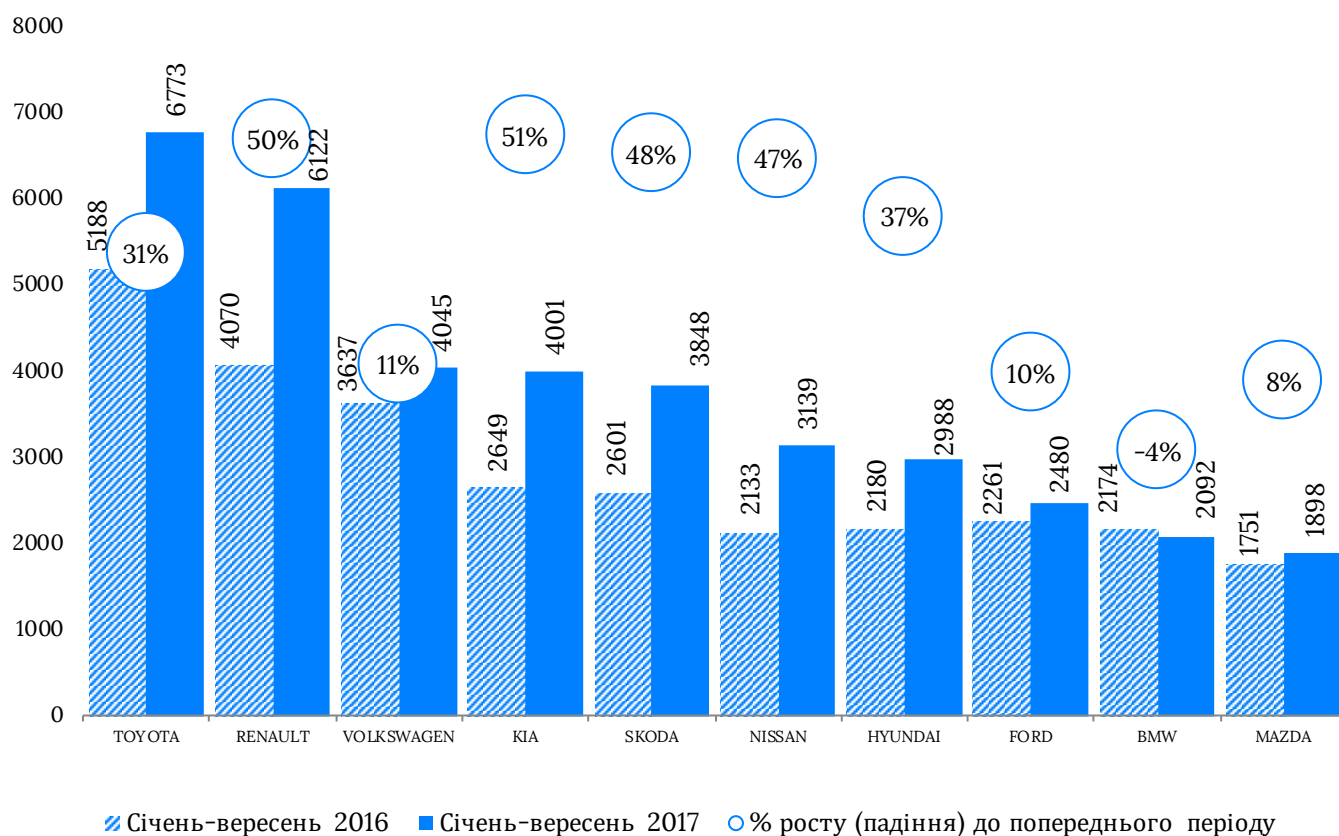
РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(вересень 2017, % від усіх проданих легкових авто)



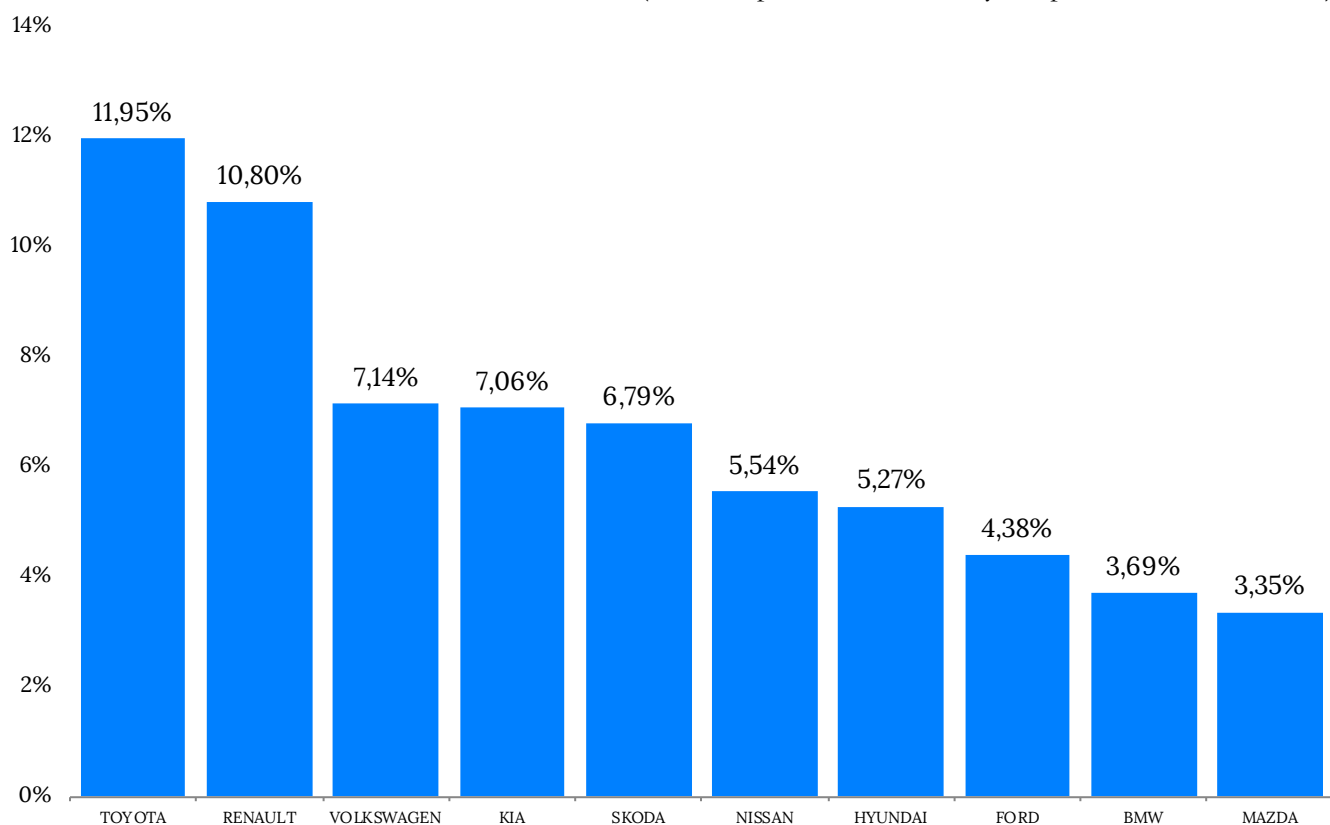
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(січень-вересень 2016 та січень-вересень 2017, шт. та % росту період до періоду)



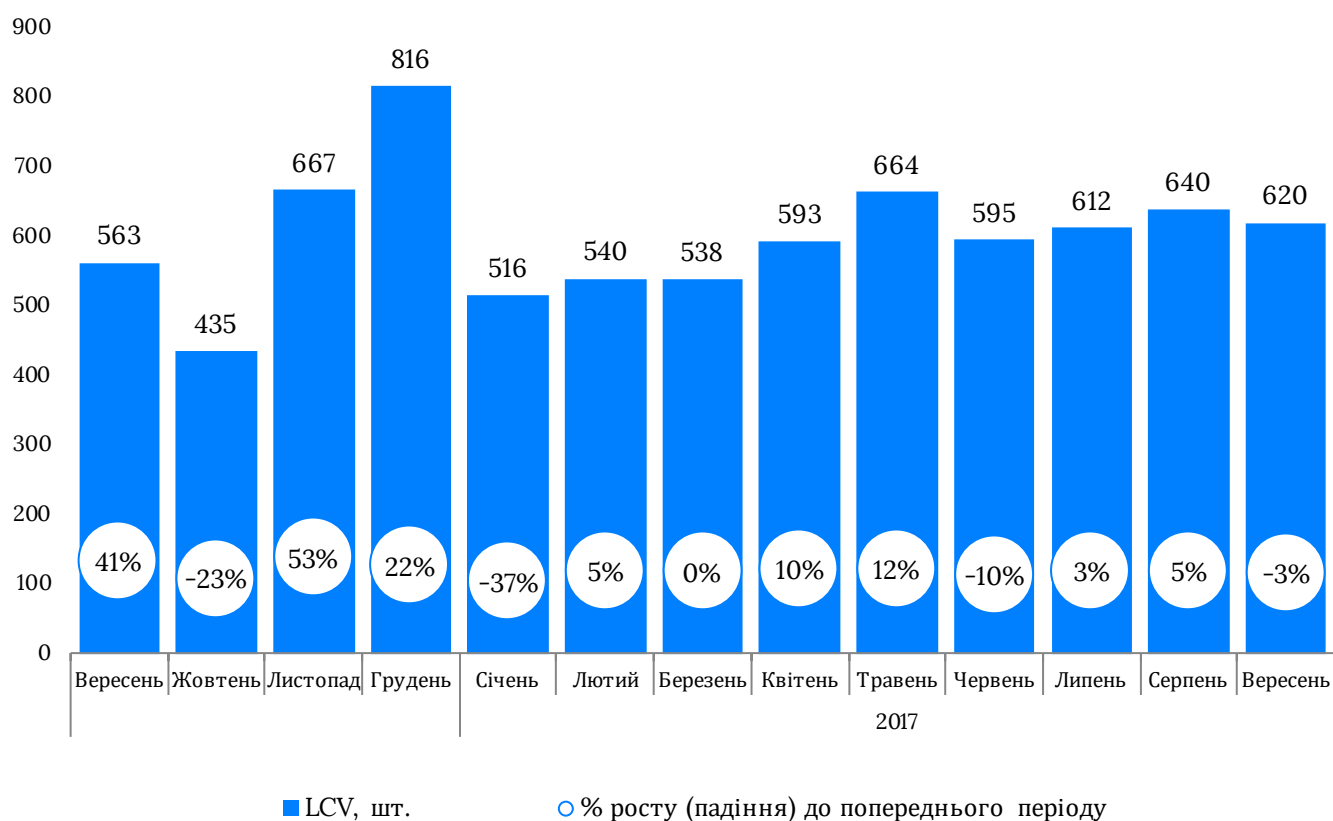
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(січень-вересень 2017, % від усіх проданих легкових авто)



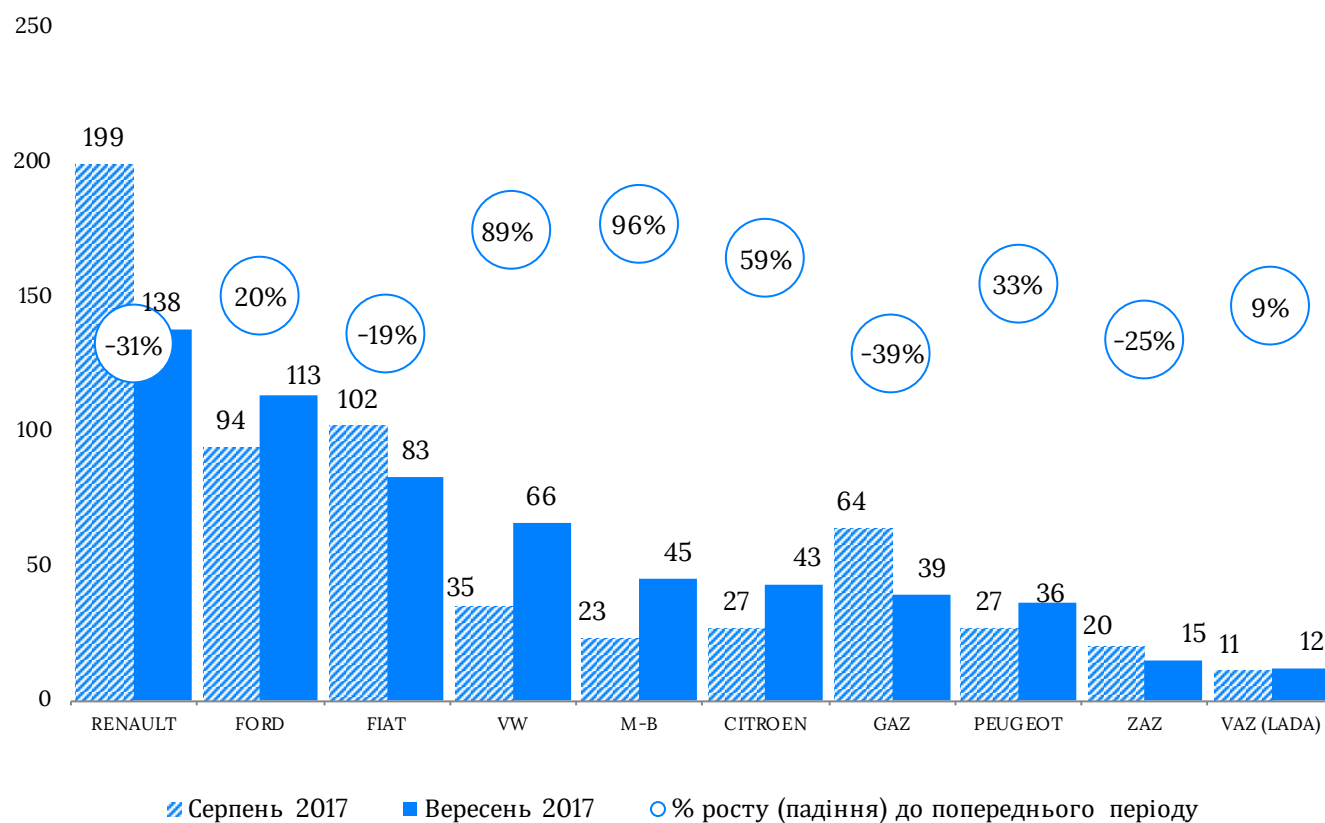
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(шт. та % росту до попереднього місяця)



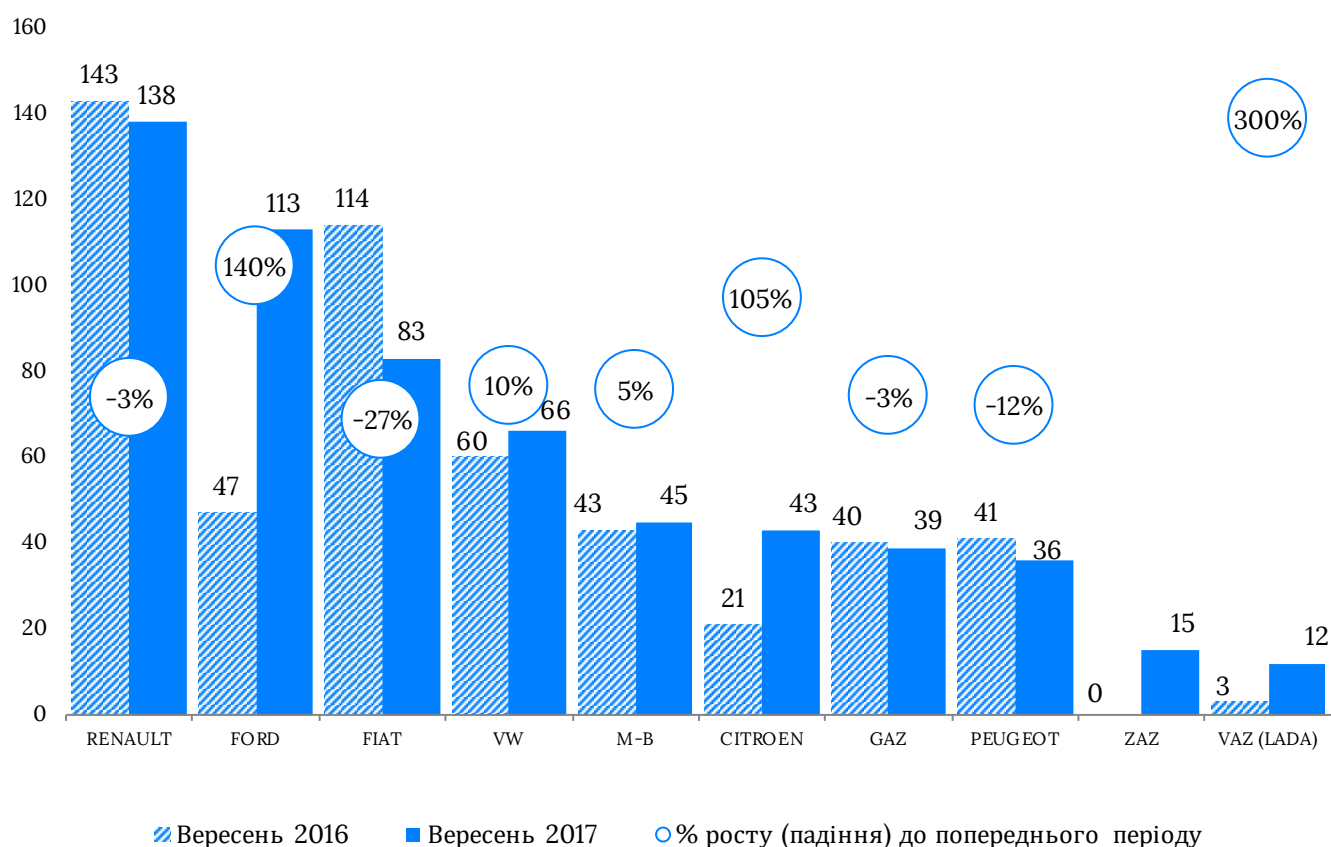
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(серпень 2017 та вересень 2017, шт. та % росту період до періоду)



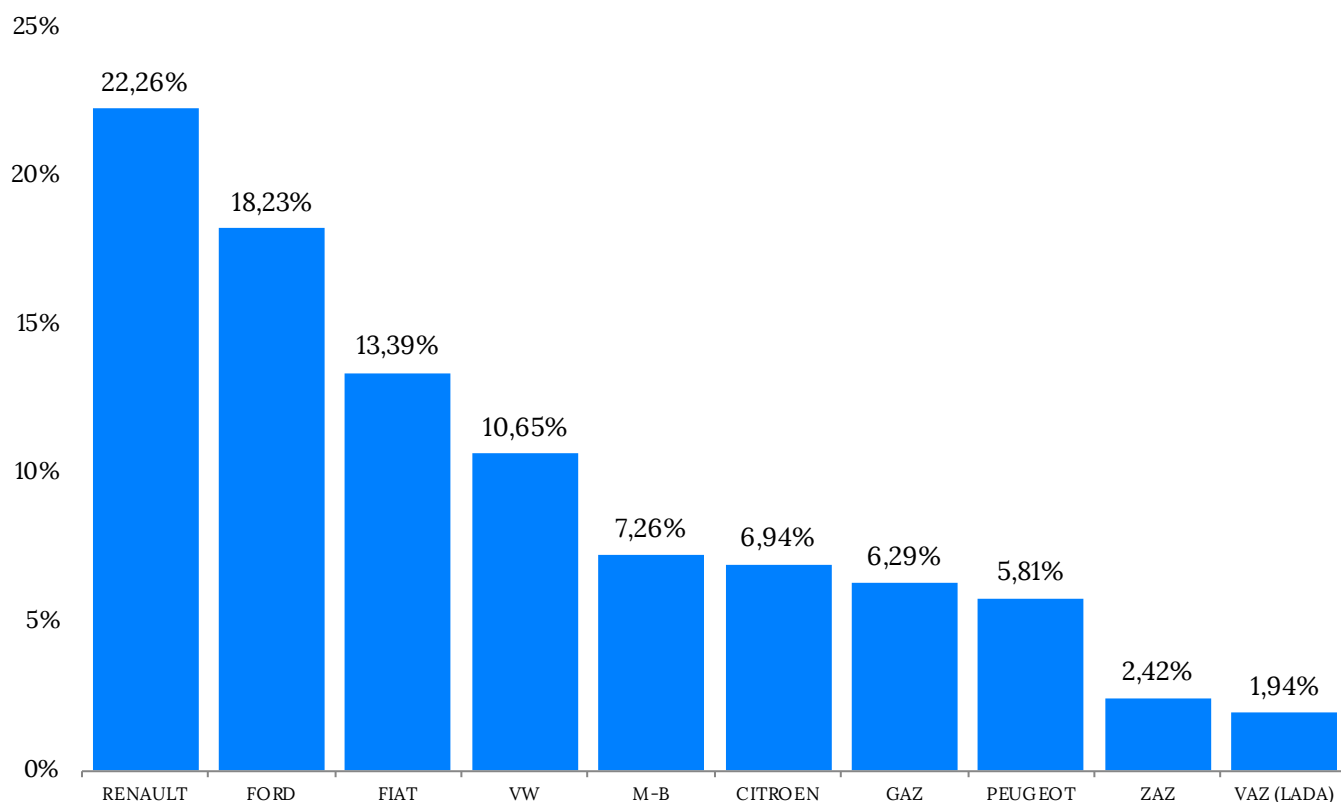
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(вересень 2016 та вересень 2017, шт. та % росту період до періоду)



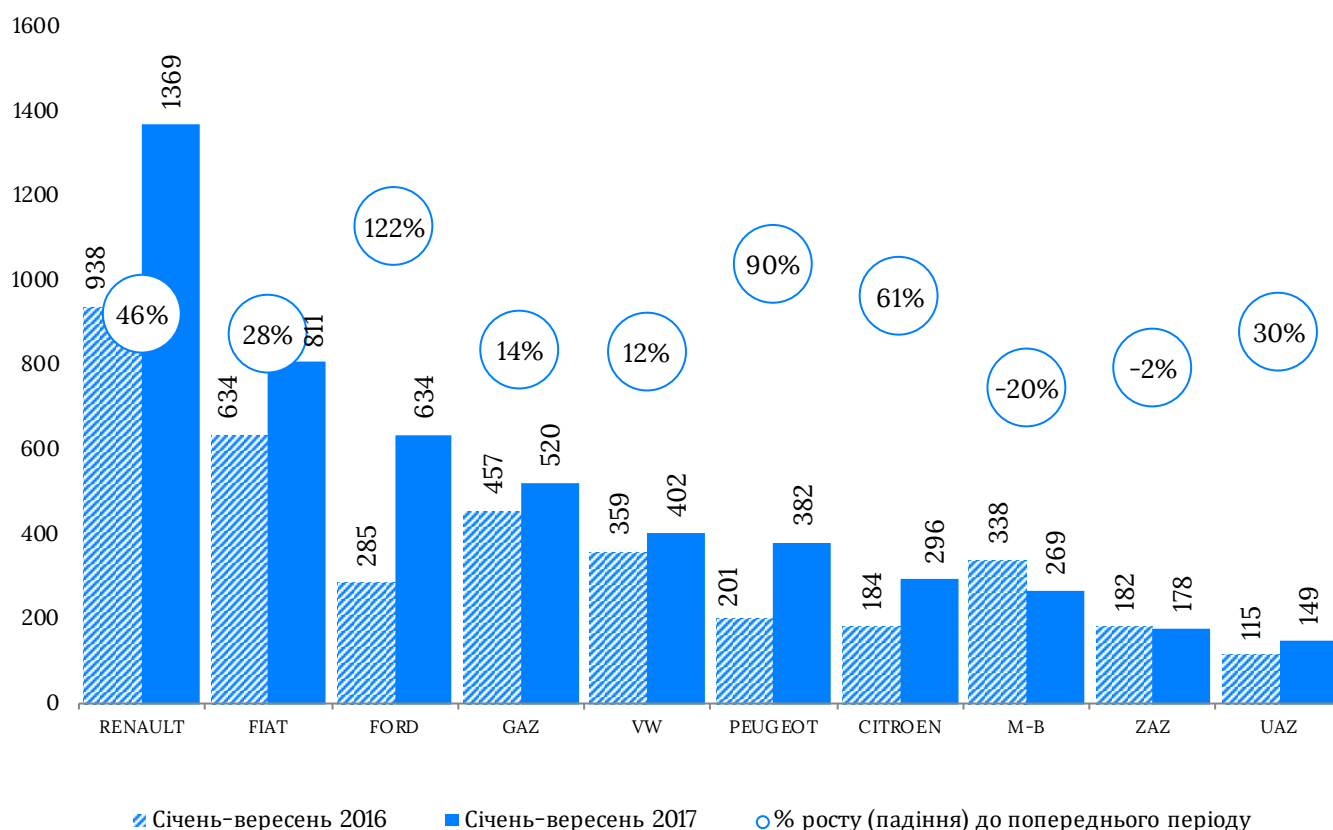
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(вересень 2017, % від усіх проданих LCV)



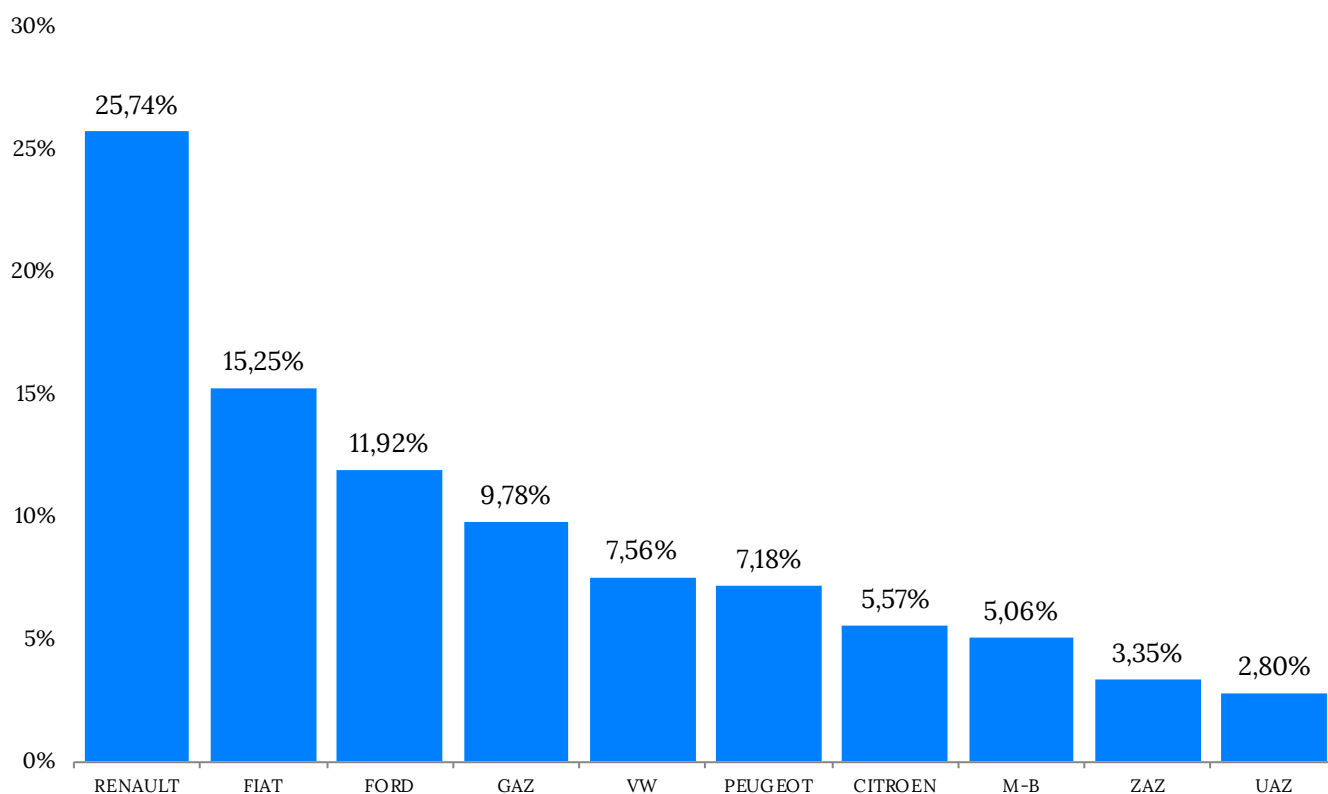
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(січень-вересень 2016 та січень-вересень 2017, шт. та % росту період до періоду)



ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(січень-вересень 2017, % від усіх проданих легкових авто)



РЕЄСТРАЦІЇ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ

Як повідомляє Федерація роботодавців автомобільної галузі на основі аналізу даних від МВС, протягом 9 місяців 2017 року було зареєстровано* 2467 автомобілів з електричним приводом, що на 153% більше за результати перших трьох кварталів у минулому році. При цьому первинні реєстрації склали близько 36% від усього обсягу реєстрацій таких ТЗ.

У третьому кварталі обсяг реєстрацій скоротився на 14%, що перервало серію плюсових показників. Втім, у річному обчисленні позитивна динаміка зберігається – ріст склав 131% порівняно з 3 кварталом 2016 року.

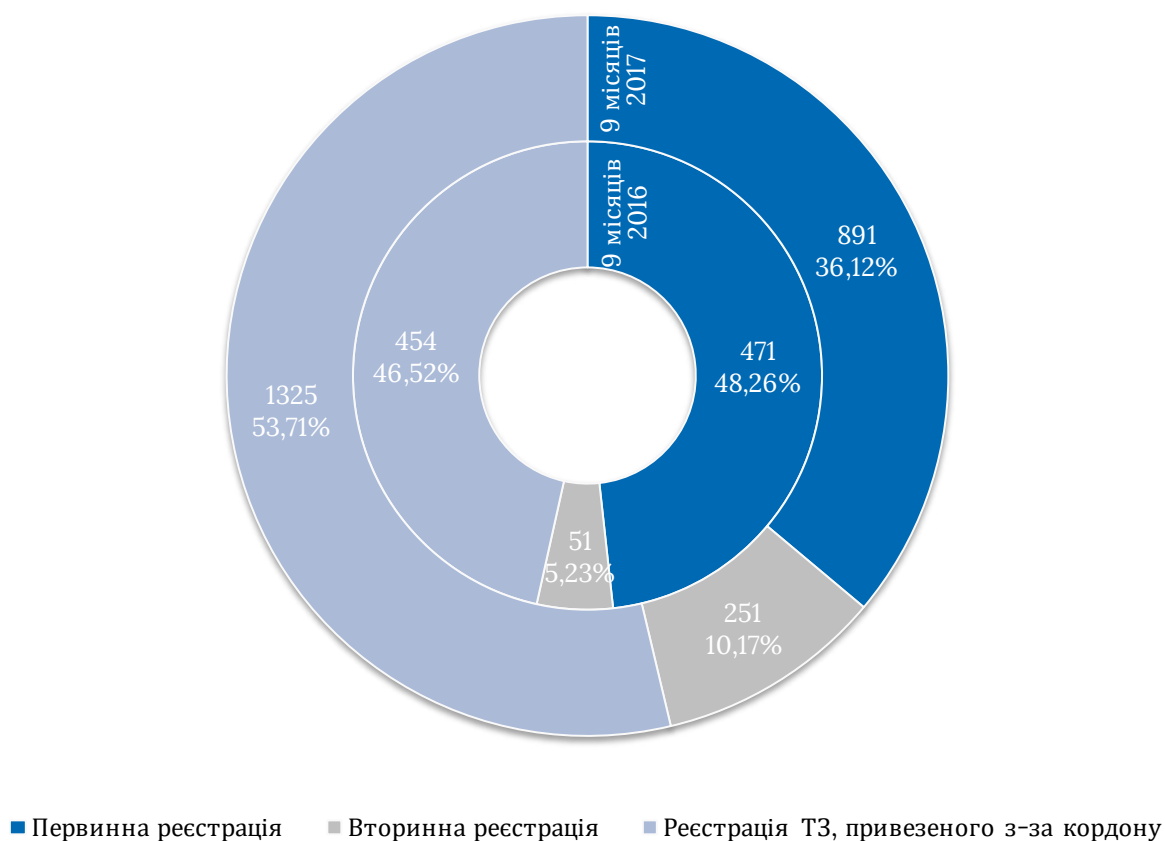
Вже вкотре безперечним лідером є Nissan (2064 авто, або 83,7% усіх реєстрацій) завдяки популярності моделі NissanLeaf. Друге місце повернула собі Tesla (75 авто, або 3% усіх реєстрацій). А ось на третє піднявся вже BMW (70 авто, або 2,8% усіх реєстрацій). Тож срібний призер минулого кварталу Ford опинився на 4 місці (67 авто, або 2,7% усіх реєстрацій). Цікаво, що п'яте місце ділять між собою аж три бренди – Fiat, Mercedes-Benz та Smart (по 26 авто, або 1,1%).

**Під реєстраціями рахували кількість первинних, вторинних реєстрацій та реєстрацій ТЗ, привезених з-за кордону по посвідченню митниці або ВМД. Не увійшли до статистики перереєстрації та тимчасові реєстрації.*



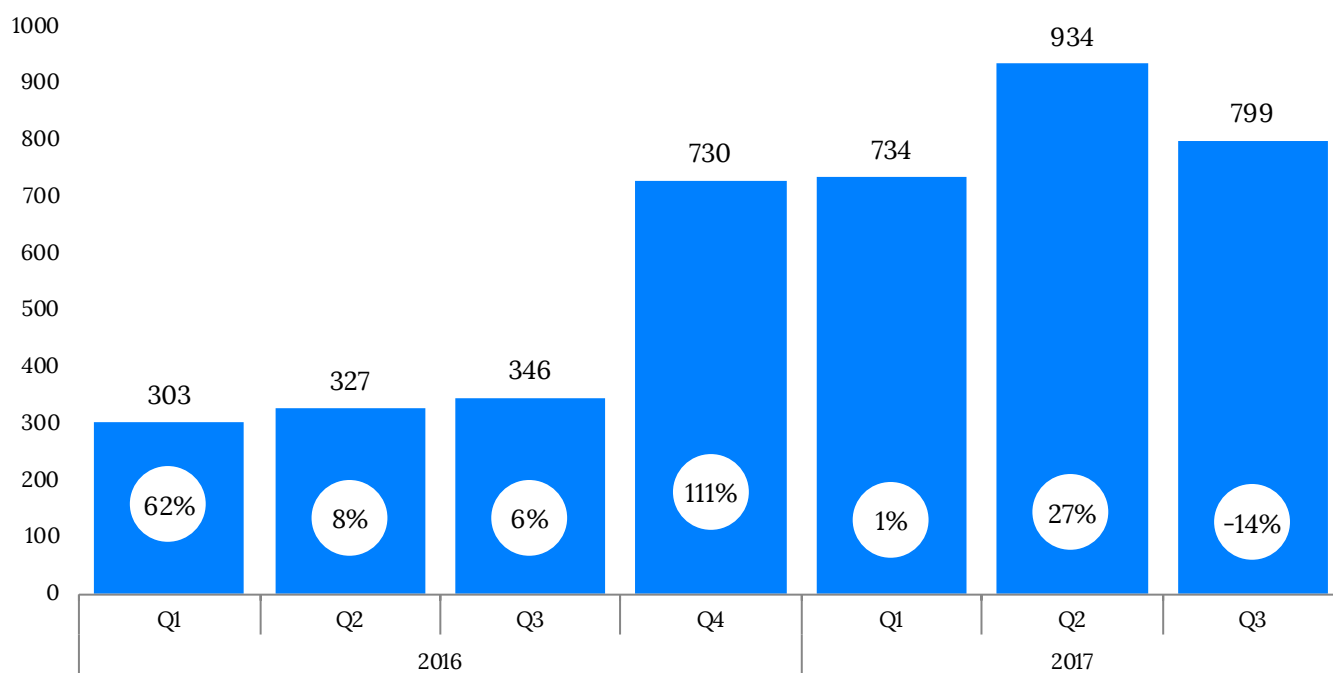
РЕЄСТРАЦІЇ АВТО З ЕЛЕКТРИЧНИМ ПРИВОДОМ

(9 місяців 2017 р. та 9 місяців 2016 р., шт. та % ринку)



РЕЄСТРАЦІЇ АВТО З ЕЛЕКТРИЧНИМ ПРИВОДОМ

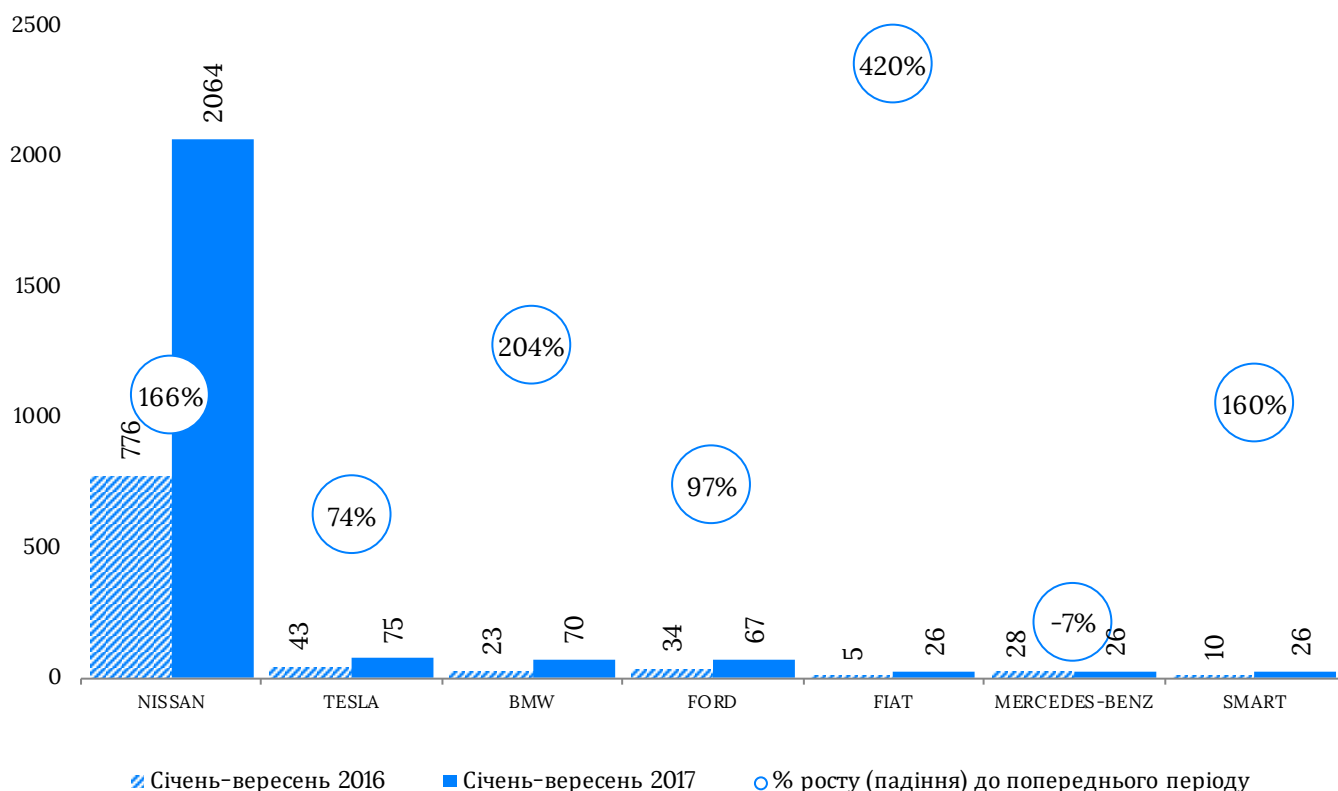
(шт. та % росту до попереднього місяця)



■ Авто з електричним приводом, шт. ○ % росту (падіння) до попереднього періоду

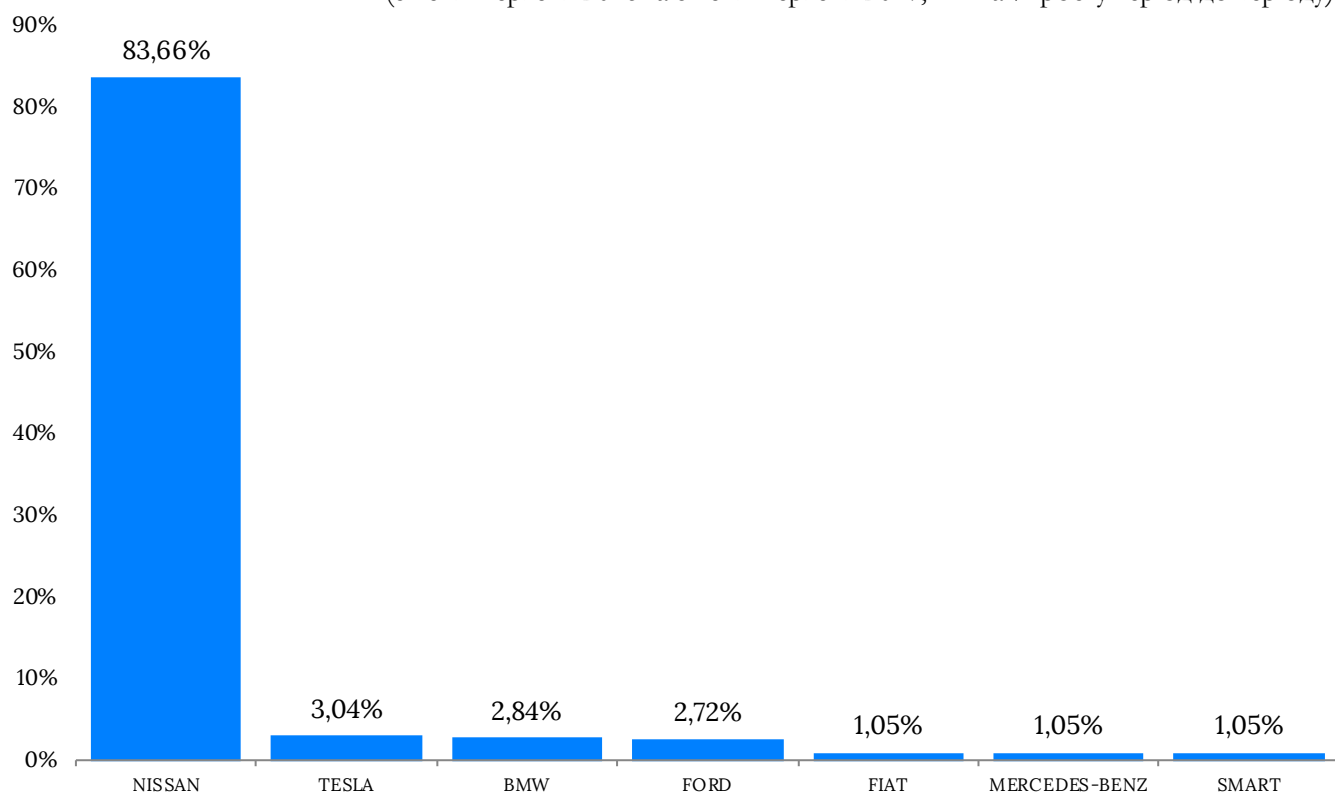
ТОП-5 АВТО З ЕЛЕКТРИЧНИМ ПРИВОДОМ ЗА КІЛЬКІСТЮ РЕЄСТРАЦІЙ

(січень-вересень 2016 та січень-вересень 2017, шт. та % росту період до періоду)



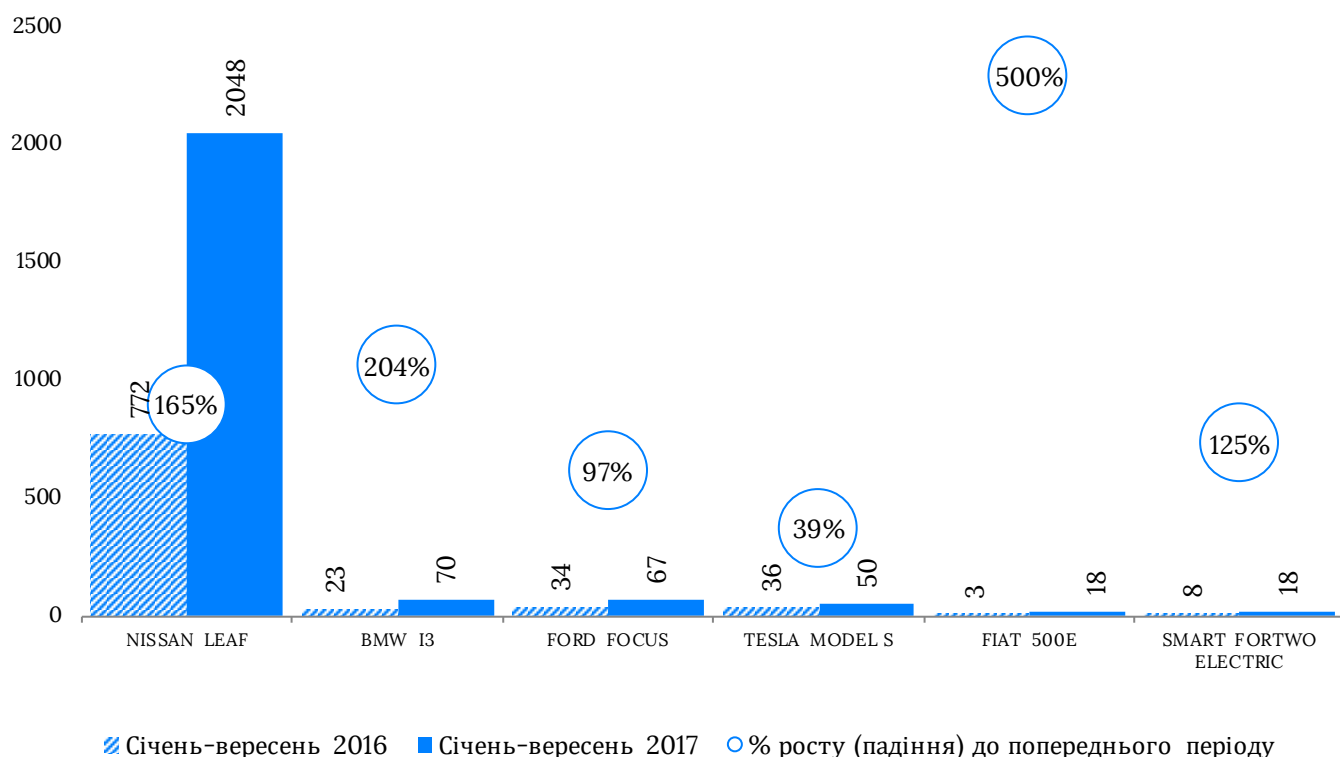
ТОП-5 АВТО З ЕЛЕКТРИЧНИМ ПРИВОДОМ ЗА КІЛЬКІСТЮ РЕЄСТРАЦІЙ

(січень-червень 2016 та січень-червень 2017, шт. та % росту період до періоду)



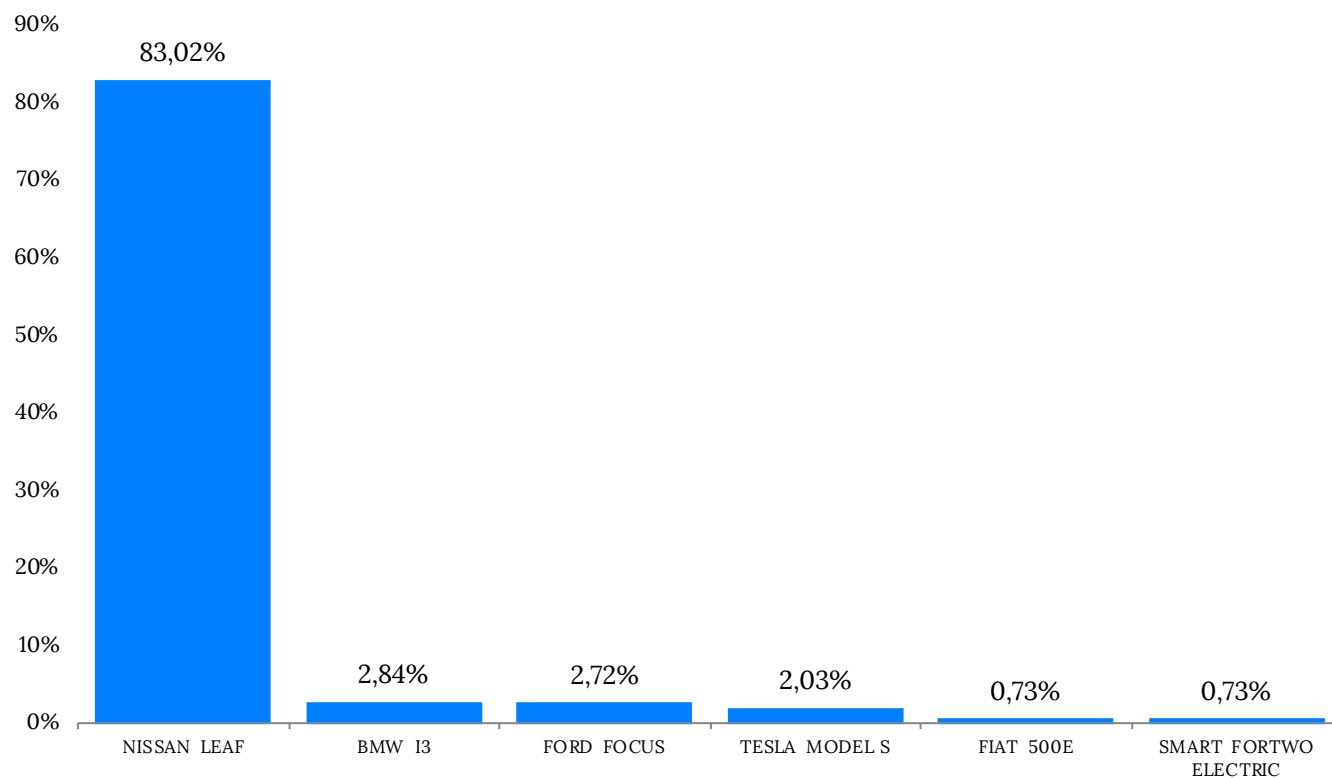
ТОП-5 МОДЕЛЕЙ АВТО З ЕЛЕКТРИЧНИМ ПРИВОДОМ ЗА КІЛЬКІСТЮ РЕЄСТРАЦІЙ

(січень-вересень 2016 та січень-вересень 2017, шт. та % росту період до періоду)



ТОП-5 МОДЕЛЕЙ АВТО З ЕЛЕКТРИЧНИМ ПРИВОДОМ ЗА КІЛЬКІСТЮ РЕЄСТРАЦІЙ

(січень-вересень 2017, % від усіх проданих легкових авто)





Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№10 (51) від 27.10.17

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

info@fra.org.ua
fra.org.ua

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.