

Аналитическая и консалтинговая компания  
ОАО "Автосельхозмаш-холдинг"



# ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВТОПРОМА РОССИИ ПРИ ВХОЖДЕНИИ В ВТО

Конференция, 29.02.2012г.

Ковригин А.С., заместитель генерального директора

При использовании указанных материалов в публикациях ссылка  
на ОАО «АСМ-холдинг» обязательна

[900igr.net](http://900igr.net)

## Договоренности по таможенным тарифам на легковые автомобили по условиям вступления России в ВТО

Легковые автомобили	Единый таможенный тариф	Договоренность по ВТО		
		Начальный уровень связывания	Конечный уровень связывания	Переходный период
Новые	30%	25%	15%	7 лет (~ 2018 год)
Бывшие в эксплуатации:				
> 3 < 5 лет	35%	-	-	-
□ 3 < 7 лет	-	25%	20%	7 лет (~ 2018 год)
□ 5 лет	2,5 евро/см <sup>3</sup>	-	-	-
> 7 лет	-	1,4 евро/см <sup>3</sup>	1,4 евро/см <sup>3</sup>	0 (~ 1 июля 2012 года)

## Крупнейшие рынки по объему продаж новых коммерческих автомобилей \*

шт.

Страна	2010 г.	2011 г.	Изм., %
Китай	4 300 000	4 020 000	-7,0%
Индия **	630 500	744 000	+17,8%
Япония	729 300	685 530	-6,0%
Франция	457 214	482 823	+5,6%
<b>Россия</b>	<b>246 564</b>	<b>372 990</b>	<b>+51,3%</b>
Германия	282 157	334 822	+18,7%
Великобритания	260 599	306 488	+17,6%
Ю. Корея	235 552	250 591	+6,4%
Италия	204 219	197 289	-3,4%
Испания	132 104	123 353	-6,6%

\* Включая LCV, тяжелые грузовики и автобусы (без учета США и Бразилии)

\*\* Индия: оценочные данные по показателям 2010/11 и 2011/12 финансовых годов.

*Среди европейских стран Россия по объему продаж занимает второе место.*

# Производство зарубежных моделей легковых автомобилей в России

Инвестор	Модели, страна	Объем инвестиций, млн. долл.	Проектная мощность, штук	Число рабочих мест	Примечание
<b>Производство в режиме промсборки</b>					
ОАО "ИжАвто", г.Ижевск	<b>Kia: Spectra, Sorento, Rio Корея</b>	112,2	62 000	1 478	Производство начато
ОАО "Соллерс-Набережные Челны" (ЗМА), г. Набережные Челны	<b>Fiat: Albea, Doblo, Panorama Италия</b>	102,0	45 000	1 037	Производство начато
ООО "Соллерс-Дальний Восток", Приморский край	<b>SsangYong: Rexton, Kyron, New Actyon, Actyon Sports Корея</b>	78,6	35 000	748	Производство начато
ООО "Соллерс-Елабуга", г.Елабуга	<b>Fiat: Ducato Италия</b>	180,0	75 000	1 700	Производство начато
ООО "Соллерс-КАМА", г.Елабуга	<b>Fiat: Linea Италия</b>	153,8	50 000	1 500	Производство начато
ЗАО "ДжиЭм-АВТОВАЗ", г.Тольятти	<b>АВТОВАЗ: Нива Россия, Opel Viva Германия</b>	200,0	100 000	1 200	Производство начато
ОАО "Автофрамос", г.Москва	<b>Renault: Logan, Sandero, Megane Франция</b>	550,0	160 000	4 500	Производство начато
ООО "Дженерал моторз Авто", г.Санкт-Петербург	<b>Chevrolet: Captiva, Cruze Opel: Antara США, Германия</b>	300,0	60 000	950	Производство начато
ООО "Фольксваген Рус", Калужская обл.	<b>VW: Passat, Jetta, Tiguan, Yeti Skoda: Octavia, Fabio, Polo Германия, Чехия</b>	750,0	150 000	5 900	Производство начато
ООО "Тойота мотор мануфэкчуринг Россия", Ленинградская обл.	<b>Toyota: Camry Япония</b>	140,0	50 000	516	Производство начато
ООО "Ниссан Мотор Рус" Ленинградская обл.	<b>Nissan: Teana, X-Trail, Murano Япония</b>	219,0	50 000	750	Производство начато
ЗАО "Форд Мотор Компани", г.Всеволожск	<b>Ford: Focus, Mondeo США</b>	520,0	100 000	3 455	Производство начато
ООО "Хендэ Мотор СНГ" Ленинградская обл.	<b>Hyundai: Solaris, Kia Rio Корея</b>	320,2	150 000	3 600	Производство начато
ЗАО "Пежо Ситроен Мицубиси автомобили Рус", Калужская обл.	<b>Peugeot: 4007, 308, Citroen, C-Crosser, Mitsubishi Outlander Франция, Япония</b>	243,0	60 000	1 155	Производство начато
ООО "СузукиАвто МФГ Рус" Ленинградская обл.	<b>Suzuki: Grand Vitara, Sx4 Япония</b>	113	26000	500	Строительство завода не ведется
<b>ИТОГО:</b>		<b>3 981,8</b>	<b>1 173 000</b>	<b>28 989</b>	

## Производство зарубежных моделей легковых автомобилей в России (продолжение)

Инвестор	Модели, страна	Объем инвестиций, млн. долл.	Проектная мощность, штук	Число рабочих мест	Примечание
<b>Предприятия не включенные в режим промсборки</b>					
ГК "Автотор", Калининградская обл.	Kia (10 моделей) Корея BMW (9 моделей) Германия GM NA (4 модели) США GM KOREA Chevrolet (5 моделей) США Opel (4 модели), Германия	495,0	250 000	4 500	Производство начато
ООО, филиал "ТАГАЗ", г. Таганрог	Hyundai (6 моделей) Корея	330,0	100 000	1 650	Производство начато, инвесторы в основном из России
ООО "АК "Дервейс", г. Черкеск	Lifan (6 моделей) Китай	32,7	25 000	1 500	Производство начато
ООО "Интернешнл маркетинг солюшнс" (ИМС) Московская обл.	Great Wall, Hover H5 Китай	152,4	71 000	1 500	Производство начато
<b>ИТОГО</b>		<b>1 010,1</b>	<b>446 000</b>	<b>9 150</b>	
<b>ВСЕГО</b>		<b>4 991,9</b>	<b>1 619 000</b>	<b>38 139</b>	
<b>Справочно</b>					
ОАО "АВТОВАЗ", г. Тольятти	АВТОВАЗ: Лада В, С, SUV Россия	2 525,0	950 000	115 000	Без учета сотрудничества с Рено
ОАО "УАЗ", г. Ульяновск	УАЗ: Patriot Россия	63,0	25 000	1 700	Производство начато
<b>ИТОГО</b>		<b>2 588,0</b>	<b>975 000</b>	<b>116 700</b>	

В таблице приведены данные, заявленные производителями при организации производства, в настоящее время данные могут быть изменены

# Импорт в Россию в 2011 году автомобилей, комплектующих изделий и запасных частей

Импорт:	штук			млн. \$		
	новые	б/у	всего	новые	б/у	всего
Легковые автомобили	925 172	7 454	932 626	18 282,2	35,8	18 318,0
Грузовые автомобили, включая тягачи	110 486	16 154	126 640	4 325,2	148,7	4 473,9
Автобусы	12 167	3 436	15 603	396,1	18,2	414,3
Всего	1 047 825	27 044	1 074 869	23 003,5	202,7	23 206,2
Комплектующие для иномарок российской сборки и отечественных моделей (ВАЗ, КАМАЗ, УРАЛ, УАЗ и др.)						15 641,2
Запасные части для парка импортных машин (импортных и отечественной сборки). Ожидаемый на 2011 год	парк	легковые грузовые автобусы	15 574,4 тыс. шт. 1 051,0 тыс. шт. 190,1 тыс. шт.			10 902,1 4 204,0 855,4
ИТОГО						15 961,5
Запасные части для импортных комплектующих отечественных моделей	экспертно принято 10% от суммы запасных частей импортного парка					1 596,0
ИТОГО						56 404,9

Выводы, которые можно сделать из этой таблицы:

Учитывая, что из России ежегодно уходит более \$56 млрд. на развитие автомобильной промышленности и создание рабочих мест в других странах, сокращение этой суммы хотя бы на 50% даст реальное развитие отечественного автопрома и достижение им в течение 3-5 лет мирового уровня.

Кроме того, в стране не было бы такого большого сокращения рабочих мест и оттока автомобильных молодых специалистов в другие страны или в неавтомобильные отрасли.

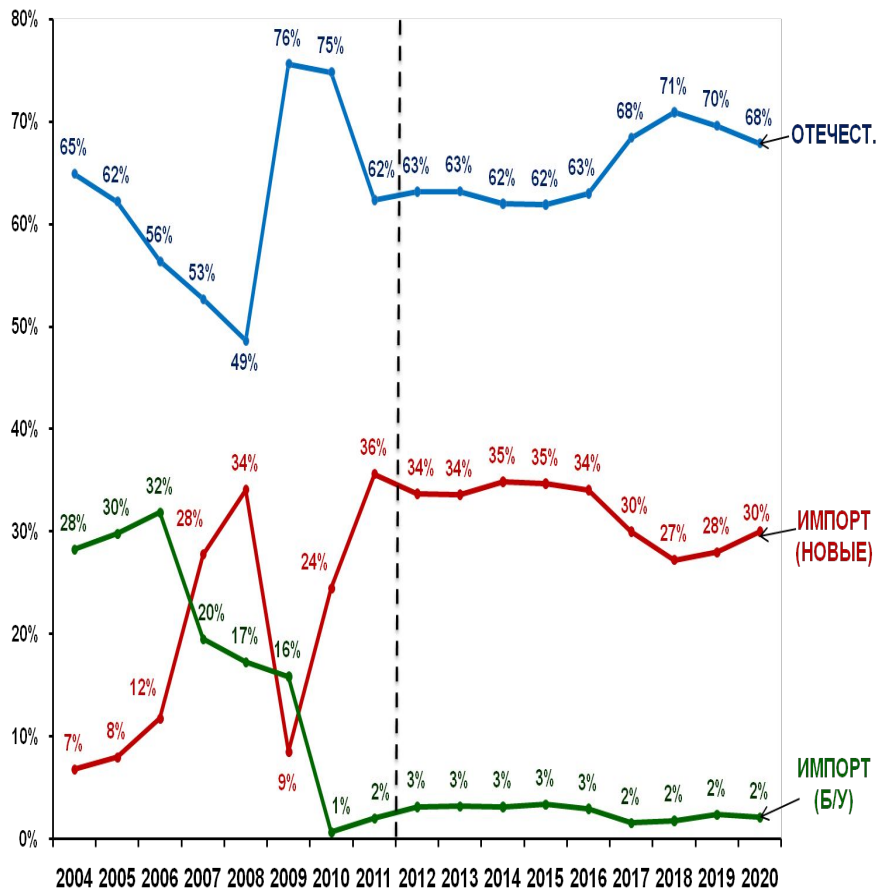
Поскольку автомобильная и сельскохозяйственная промышленности занимают 30-35% объема в гражданском машиностроении и создавали 8-10 рабочих мест в других отраслях на одно место в автосельхозмаше, то новой государственной Думе и будущему новому Правительству России необходимо обратить особое внимание на развитие автомобильной промышленности и сельскохозяйственного машиностроения.

# Договоренности по таможенным тарифам на грузовые автомобили при вступлении России в ВТО

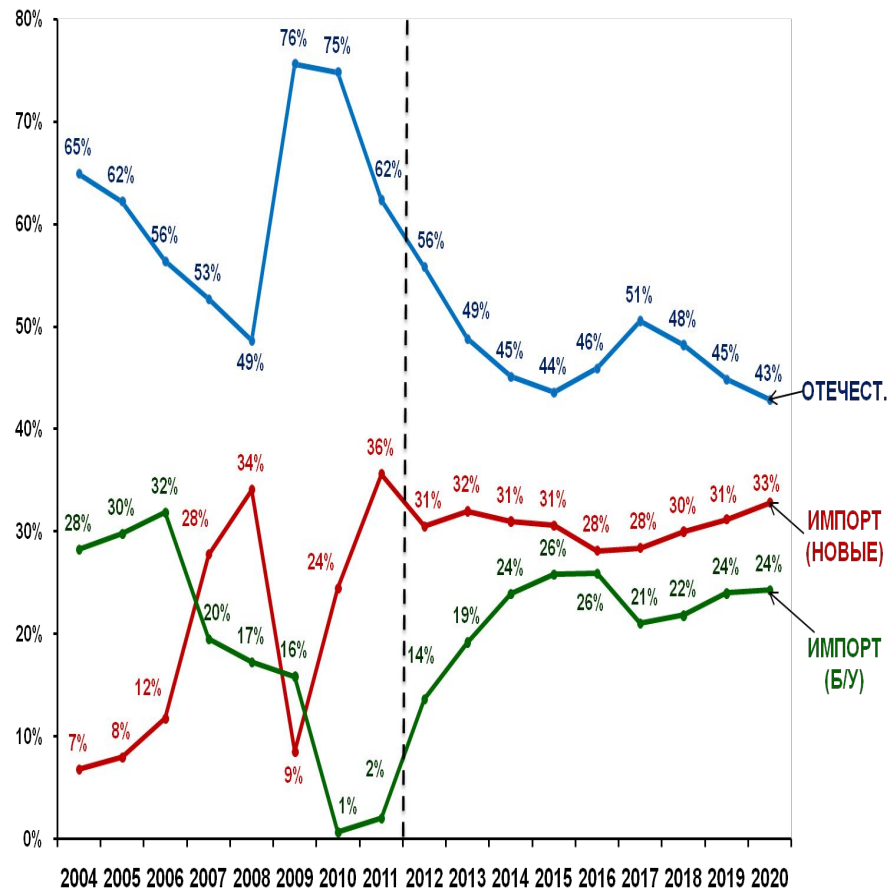
Действующие до вступления в ВТО		При вступлении в ВТО								
	2011 год	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Грузовые автомобили (5 – 20 тонн)</b>										
новые	25%	15%								
б/у менее 5 лет	30% и доп. ставка 2,2 евро за 1 см <sup>3</sup>	10%								
б/у 5- 7 лет	4,4 евро за 1 см <sup>3</sup>	10%								
б/у более 7 лет	4,4 евро за 1 см <sup>3</sup>	1 евро за 1 см <sup>3</sup>								
<b>Грузовые автомобили (более 20 тонн)</b>										
новые	25%	10%			5%					
б/у менее 5 лет	30% и доп. ставка 2,2 евро за 1 см <sup>3</sup>	10%			10%					
б/у 5- 7 лет	4,4 евро за 1 см <sup>3</sup>	10%			10%					
б/у более 7 лет	4,4 евро за 1 см <sup>3</sup>	1 евро за 1 см <sup>3</sup>								

# ПРОГНОЗ ДОЛИ ИМПОРТНОЙ АВТОТЕХНИКИ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПОЛНОЙ МАССОЙ 14-40 ТОНН ДО 2020 ГОДА

## ПРИ СОХРАНЕНИИ ДЕЙСТВУЮЩИХ ПОШЛИН



## ПРИ СНИЖЕНИИ ПОШЛИН В РАМКАХ ДОГОВОРЕННОСТЕЙ ПО ВТО





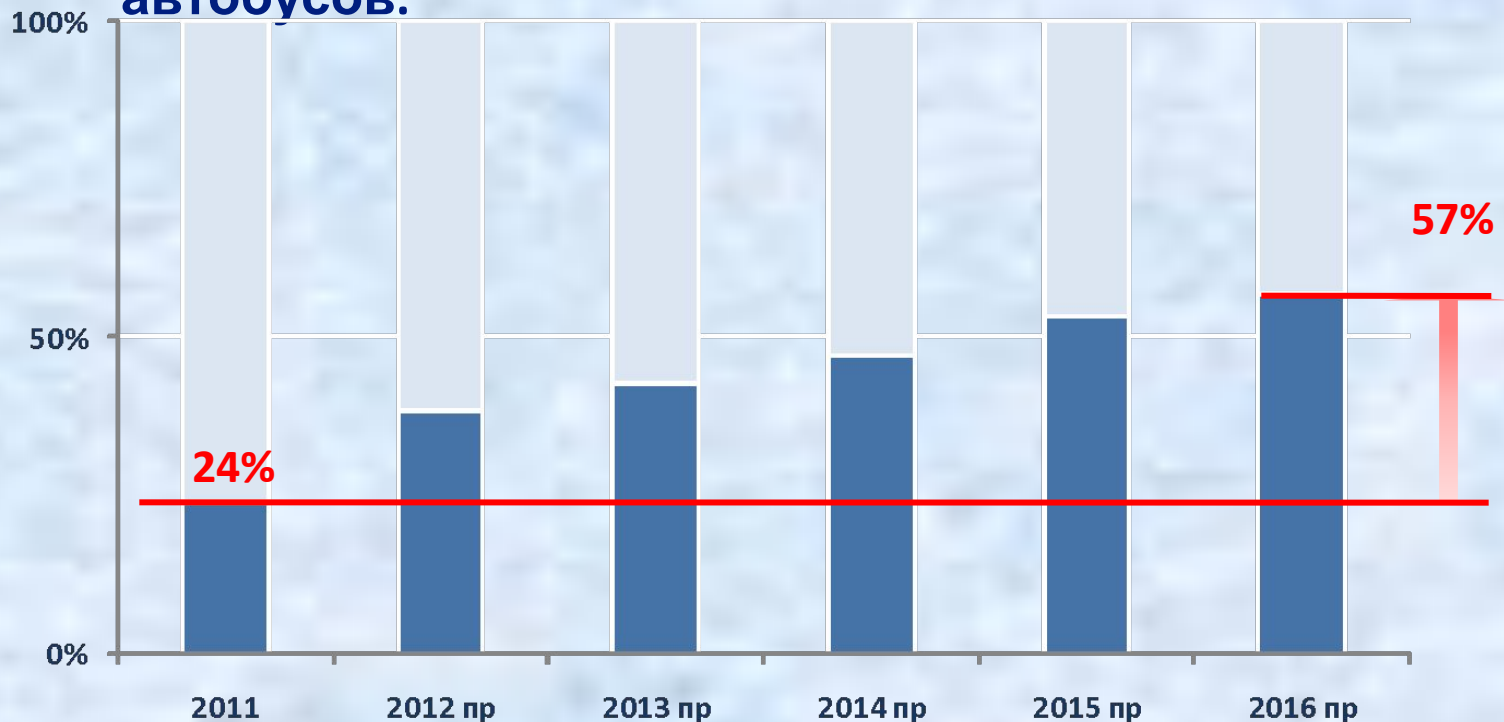
## ВТО. Изменение ставок ввозных таможенных пошлин

Наименование позиции	Ставка ЕТТ (действующая ставка)	Договоренности по ВТО		
		Начальный уровень	Конечный уровень	Переходный период (лет)
<b>Автобусы</b>				
<b>НОВЫЕ</b>				
Вместимость >120 чел	10%	10%	7,5%	2
Вместимость <120 чел	20%	20%	10%	5
Междугородные Е-4 и выше	0%	20%	10%	5
<b>БЫВШИЕ В УПОТРЕБЛЕНИИ</b>				
б/у 3 < 5 лет	30%, но не менее 2,2 Евро	15%	10%	3
б/у 5-7 лет	3 Евро	15%	10%	3
б/у >7 лет	3 Евро	3 Евро	3 Евро	0

**Основные риски на рынке РФ по сегментам автобусов после вступления в ВТО:**

- Междугородные и туристические автобусы
- Автобусы среднего класса
- Автобусы малого класса (кроме серии ПА3-3205)

## ВТО. Риски для российских производителей автобусов.



- ❑ Сокращение совокупного производства автобусов в России до 9-10 тысяч единиц в год.
- ❑ Закрытие ряда предприятий. Сокращение рабочих мест (в т.ч. смежных предприятий), сокращение отчислений в бюджеты всех уровней
- ❑ Бесмысленность инвестиций в НИОКР и производство, сделанных в период до 2012 года.
- ❑ Невозможность стратегического развития отрасли. Потеря компетенций.
- ❑ Создание СП с зарубежными производителями становится не эффективным
- ❑ Рост количества бывших в употреблении автобусов. Замедление процессов обновления парка автобусов в России (около 50% - старше 15 лет)
- ❑ Рост объемов недобросовестного импорта автобусов (занижение стоимости и т. д.)

# Государственная политика в области автомобильной промышленности в странах BRIC

Ключевые элементы политики	Китай (член ВТО с 11.12.2001)	Бразилия (член ВТО с 01.01.1995)	Индия (член ВТО с 01.01.1995)	Россия (в соответствии с действующими предложениями при вступлении в ВТО)
Локализация	<ul style="list-style-type: none"> <li>Целевой уровень локализации – как минимум 40 %, до 96 %</li> <li>Обязательная локализация производства двигателей</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Целевой уровень локализации - 30 % сразу после запуска производства</li> <li>Благодаря остальным мерам – реальный уровень локализации примерно 80 %</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Уровень локализации производства составляет 70 %</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Рекомендованный уровень локализации 30% (слабо контролируется).</li> <li>Требования - к 2018 году установить уровень 60% .</li> </ul>
Управление партнерствами	Только на основе СП, с долями 50-50	<ul style="list-style-type: none"> <li>Законодательство об СП отсутствует.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Компании с иностранным участием, СП с долями 50:50 или 51:49, со 100 % участием иностранного капитала.</li> <li>Иностранная корпорация не может приобретать целое или любую часть любого предприятия в Индии без разрешения Резервного Банка Индии (РБИ)</li> </ul>	Требования отсутствуют
Требования к инвестициям	<ul style="list-style-type: none"> <li>Мин. требования для иностранных инвестиций: 32 млн. дол.</li> <li>-Фин. и юр. поддержка M&amp;A OES и OEM</li> </ul>	Требования отсутствуют	<ul style="list-style-type: none"> <li>Иностранные компании, у которых в Индии есть совместное предприятие, могут открывать свой бизнес в смежных областях без разрешения партнера.</li> <li>Также иностранцам разрешили вносить долю в акционерном капитале оборудованием</li> </ul>	Требования отсутствуют
Защита рынка	<ul style="list-style-type: none"> <li>Налог на импорт СВU – 30 %</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Был увеличен после вступления налог на СВU 70%, действует - до 35%</li> <li>Налог на комплектующие - 0-19,5 %.</li> <li>С конца 2011 налог на импорт СИГ составит 37-55% в зависимости от типа а/м и типа двигателя.</li> <li>Исключение - г/а, которые имеют уровень локализации не менее 65% (компоненты, произведенные в странах МЕРКОСУР и Мексике так же засчитываются как локализация).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Налог на импорт СВU – 60 %</li> <li>Налог на импорт СКD - 20 %</li> <li>Налог на импорт комплектующих - 60 %</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Таможенные пошлины:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>на импорт СВU :                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>Новые –5-10%</li> <li>Б/у –10-15%.</li> </ul> </li> <li>на импорт СКD - 2%</li> </ul> </li> </ul>

# Государственная политика в области автомобильной промышленности в странах BRIC (продолжение)

Ключевые элементы политики	Китай (член ВТО с 11.12.2001)	Бразилия (член ВТО с 01.01.1995)	Индия (член ВТО с 01.01.1995)	Россия
Запрет на импорт б/у а/м	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Запрет на ввоз б/у автомобилей с 1 июля 2011 года</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Запрет на импорт б/у автомобилей (за исключением раритетных).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Транспортные средства, имеющие регистрацию за рубежом - пошлина составляет 105 - 200 %.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Запрет на импорт б/у отсутствует.</li> <li>• Определение новых иномарок – в возрасте до 3 лет (в других странах – до 1 года).</li> </ul>
Стимулирование НИОКР	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Конкретные цели по экологической безопасности (снижение выбросов CO2)</li> <li>• 1,7 млрд. долларов выделены в 2009 году на НИОКР в автомобилестроении</li> <li>• Субсидии на разработку электромобилей</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Затраты на НИОКР не облагаются налогом, снижен налог на активы, используемые для НИОКР</li> <li>• Госинвестиции в НИОКР альтернативного «гибридного» топлива, особ. Этанол</li> <li>• Концентрация рынка для обесп. Бразильского НИОКР</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Строгие нормы выбросов загрязнений, заставляющие промышленников производить более экологически чистые автомобили</li> <li>• Автомобильная Ассоциация Исследования Индии (ARAI) - Цели Ассоциации - исследования и разработки по автомобильной техники для нужд промышленности, проектирование и разработка продукции, оценка автомобильной техники и вспомогательного оборудования, стандартизация, техническое информационные услуги, выполнение курсы повышения квалификации по применению современных технологий и проведения специальных тестов.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• В случае неудачи затраты на НИОКР не списываются на себестоимость.</li> </ul>
Меры по обновлению парка	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Программы замены а/м и субсидии на производство малолитражных а/м</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Долгосрочное регулирование, напр. ABS и подушки безопасности обязательны с 2014 года</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Официальная политика правительства Индии – утилизация коммерческих автомобилей старше 15 лет. Но эти авто продолжают эксплуатироваться в областях, где строго не соблюдаются меры</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Программа утилизации не принята. Налоговых льгот для приобретения новых а/м нет.</li> </ul>

# Выводы

- Основная угроза – снижение пошлин на б/у иномарки со 105% до 15%. Что приведет к возвращению на уровень 2008 года: уже произведенные инвестиции в автопром не окупятся и станут бессмысленными, как результат - упадок отрасли.
- Возвращение доли б/у иномарок: вытеснение отечественного производителя – потеря доли - 20%.
- Ухудшение экологической обстановки. Увеличение ущерба окружающей среде.
- Снижение безопасности дорожного движения. Катастрофы с участием грузового транспорта, в которых ежегодно гибнут сотни людей, – следствие изношенности парка страны, который будет усугублен. Это проблема – государственного уровня, уже хотя бы потому, что напрямую связана с безопасностью граждан страны.
- Увеличение социальной напряженности за счёт сокращения рабочих мест, занятых в автобизнесе, ведь каждое рабочее место в автопроме создает 5-7 дополнительных рабочих мест в смежных отраслях.
- Сокращение налоговых поступлений в бюджеты всех уровней и внебюджетные фонды. Кроме того, необходимо учесть и сокращение объёмов работ в смежных отраслях и снижение их налоговых отчислений.

# Предложения по изменению законодательства РФ в отношении грузовых автомобилей

Ключевые элементы политики	Предложения для РФ при вступлении в ВТО
<b>Локализация</b>	•Целевой уровень локализации –60 %
<b>Управление партнерствами</b>	Только на основе СП, с долями 50-50
<b>Требования к инвестициям</b>	•Мин. Требования для иностранных инвестиций: 32 млн. дол.
<b>Защита рынка</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Налог на импорт СВU – 30 %</li> <li>•Налог на импорт СКD - уточняется</li> <li>•Налог на импорт запчастей и комплектующих – уточняется</li> <li>•Проведение специального защитного расследования в отношении роста импорта коммерческих автомобилей на территорию РФ. Рассмотрение возможности использования специальных защитных мер.</li> <li>•Исключение льготной пошлины из ТН ВЭД по седельным тягачам, отвечающим требованиям Евро-4 и выше</li> </ul>
<b>Запрет на импорт б/у а/м</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Ввести запрет на б/у</li> <li>•Изменить определение новых иномарок – до 1 года.</li> </ul>
<b>Стимулирование НИОКР</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Ввести налоговые льготы для инвестирующих предприятий.</li> <li>•Долевое совместное финансирование деятельности инжиниринговых центров со стороны государства и предприятий на первые 5-6 лет (75/25)</li> <li>•Освобождение на первые 7 лет деятельности инжиниринговых центров от налогов (на землю, имущество, прибыль и др.)</li> <li>•Освободить закупаемое в РФ и за рубежом исследовательское оборудование от НДС и таможенных пошлин</li> <li>•Затраты по НИОКР списывать на себестоимость в независимости от результатов НИОКР</li> <li>•Компенсация ¼ ставки рефинансирования по кредитам для проектов по созданию инновационных продуктов</li> <li>•Снижение налоговой нагрузки для предприятий, производящих инновационные товары (налоги на землю, имущество, прибыль)</li> </ul>
<b>Меры по обновлению парка</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Ввести программу утилизации на постоянной основе</li> <li>•Налоговое стимулирование обновления парка</li> <li>•Запрет на эксплуатацию устаревших парков грузовых автомобилей в возрасте старше определенного возраста (например, старше 20-25 лет)</li> </ul>
<b>Прочее</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Разработка технического регламента в отношении обеспечения экологически безопасной утилизации вышедших из эксплуатации колесных транспортных средств</li> <li>•Ужесточение процедур контроля за соответствием импортируемых транспортных средств установленным требованиям безопасности и выбросам, в том числе контроля при импорте единичных транспортных средств</li> </ul>

# Направления по защите внутреннего

рынка  
1. Введение системы специальных сборов/акцизов при первом выпуске в обращение на территории РФ

Утилизационный сбор

Регистрационный сбор

Сертификационный сбор

Дифференцирован в зависимости от возраста ТС и типоразмера ТС.

Направлен на ограничение ввоза на территорию РФ техники, бывшей в эксплуатации.

В совокупности с другими мерами (регистрация + сертификация) полностью

2. Меры по ограничению сроков эксплуатации и ускорению выбытия из оборота автомобильной техники.

Введение повышающих коэффициентов по ОСАГО для коммерческих автомобилей старше 3 лет

Дифференциация ставок транспортного налога в зависимости от возраста автомобильной техники.

Введение экологического налога с повышающим коэффициентом для автомобилей, имеющих экологический класс ниже действующего, и понижающим коэффициентов для автомобилей, имеющих более высокий экологический класс.

Внесение изменений в ФЗ «О безопасности дорожного движения» в целях прямого запрета на эксплуатацию коммерческой техники старше 15 лет

3. Стимулирование продаж новой техники российского производства.

Выделение субсидий из федерального бюджета субъектам Российской Федерации для компенсации до 70 % затрат муниципальных транспортных предприятий на приобретение новых автобусов произведенных на территории Российской Федерации обновление автобусного парка

**СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ !**