



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

pptcloud.r

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 ³ | - | - | - |
| > 7 лет | - | 1,4 евро/см ³ | 1,4 евро/см ³ | 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% |
| Россия | 246 564 | 372 990 | +51,3% |
| 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 |
|---|---|------------------------------|--------------------------|--------------------|---------------------------------|
| Производство в режиме промсборки | | | | | |
| ОАО "ИжАвто", г.Ижевск | Kia: Spectra, Sorento, Rio Корея | 112,2 | 62 000 | 1 478 | Производство начато |
| ОАО "Соллерс-Набережные Челны" (ЗМА), г. Набережные Челны | Fiat: Albea, Doblo, Panorama Италия | 102,0 | 45 000 | 1 037 | Производство начато |
| ООО "Соллерс-Дальний Восток", Приморский край | SsangYong: Rexton, Kyron, New Actyon, Actyon Sports Корея | 78,6 | 35 000 | 748 | Производство начато |
| ООО "Соллерс-Елабуга", г.Елабуга | Fiat: Ducato Италия | 180,0 | 75 000 | 1 700 | Производство начато |
| ООО "Соллерс-КАМА", г.Елабуга | Fiat: Linea Италия | 153,8 | 50 000 | 1 500 | Производство начато |
| ЗАО "ДжиЭм-АВТОВАЗ", г.Тольятти | АВТОВАЗ: Нива Россия, Opel Viva Германия | 200,0 | 100 000 | 1 200 | Производство начато |
| ОАО "Автофрамос", г.Москва | Renault: Logan, Sandero, Megane Франция | 550,0 | 160 000 | 4 500 | Производство начато |
| ООО "Дженерал моторз Авто", г.Санкт-Петербург | Chevrolet: Captiva, Cruze Opel: Antara США, Германия | 300,0 | 60 000 | 950 | Производство начато |
| ООО "Фольксваген Рус", Калужская обл. | VW: Passat, Jetta, Tiguan, Yeti Skoda: Octavia, Fabio, Polo Германия, Чехия | 750,0 | 150 000 | 5 900 | Производство начато |
| ООО "Тойота мотор мануфэкчуринг Россия", Ленинградская обл. | Toyota: Camry Япония | 140,0 | 50 000 | 516 | Производство начато |
| ООО "Ниссан Мотор Рус" Ленинградская обл. | Nissan: Teana, X-Trail, Murano Япония | 219,0 | 50 000 | 750 | Производство начато |
| ЗАО "Форд Мотор Компани", г.Всеволожск | Ford: Focus, Mondeo США | 520,0 | 100 000 | 3 455 | Производство начато |
| ООО "Хендэ Мотор СНГ" Ленинградская обл. | Hyundai: Solaris, Kia Rio Корея | 320,2 | 150 000 | 3 600 | Производство начато |
| ЗАО "Пежо Ситроен Мицубиси автомобили Рус", Калужская обл. | Peugeot: 4007, 308, Citroen, C-Crosser, Mitsubishi Outlander Франция, Япония | 243,0 | 60 000 | 1 155 | Производство начато |
| ООО "СузукиАвто МФГ Рус" Ленинградская обл. | Suzuki: Grand Vitara, Sx4 Япония | 113 | 26000 | 500 | Строительство завода не ведется |
| ИТОГО: | | 3 981,8 | 1 173 000 | 28 989 | |

Производство зарубежных моделей легковых автомобилей в России (продолжение)

| Инвестор | Модели, страна | Объем инвестиций, млн. долл. | Проектная мощность, штук | Число рабочих мест | Примечание |
|--|---|------------------------------|--------------------------|--------------------|---|
| Предприятия не включенные в режим промсборки | | | | | |
| 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 |
| ИТОГО | | 1 010,1 | 446 000 | 9 150 | |
| ВСЕГО | | 4 991,9 | 1 619 000 | 38 139 | |
| Справочно | | | | | |
| 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 |
| ИТОГО | | 2 588,0 | 975 000 | 116 700 | |

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.

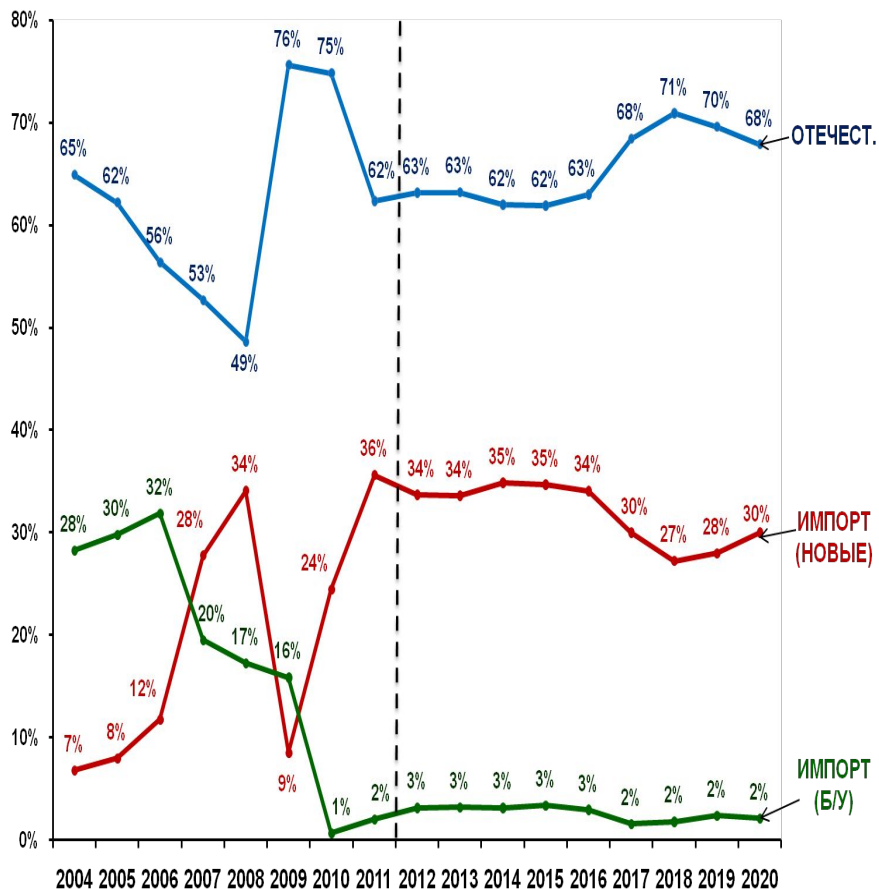
Поскольку автомобильная и сельскохозяйственная промышленности занимают 30-35% объема в гражданском машиностроении и создавали 8-10 рабочих мест в других отраслях на одно место в автосельхозмаше, то новой государственной Думе и будущему новому Правительству России необходимо обратить особое внимание на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

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

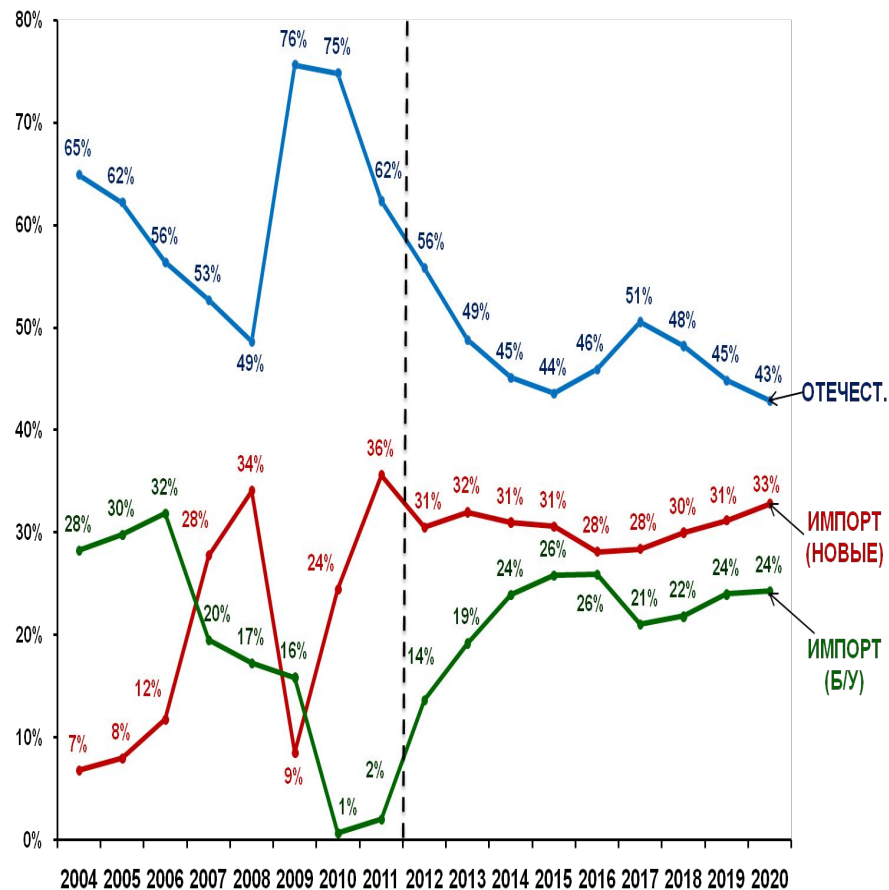
| Действующие до вступления в ВТО | | При вступлении в ВТО | | | | | | | | |
|--|---|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2011 год | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Грузовые автомобили (5 – 20 тонн) | | | | | | | |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

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



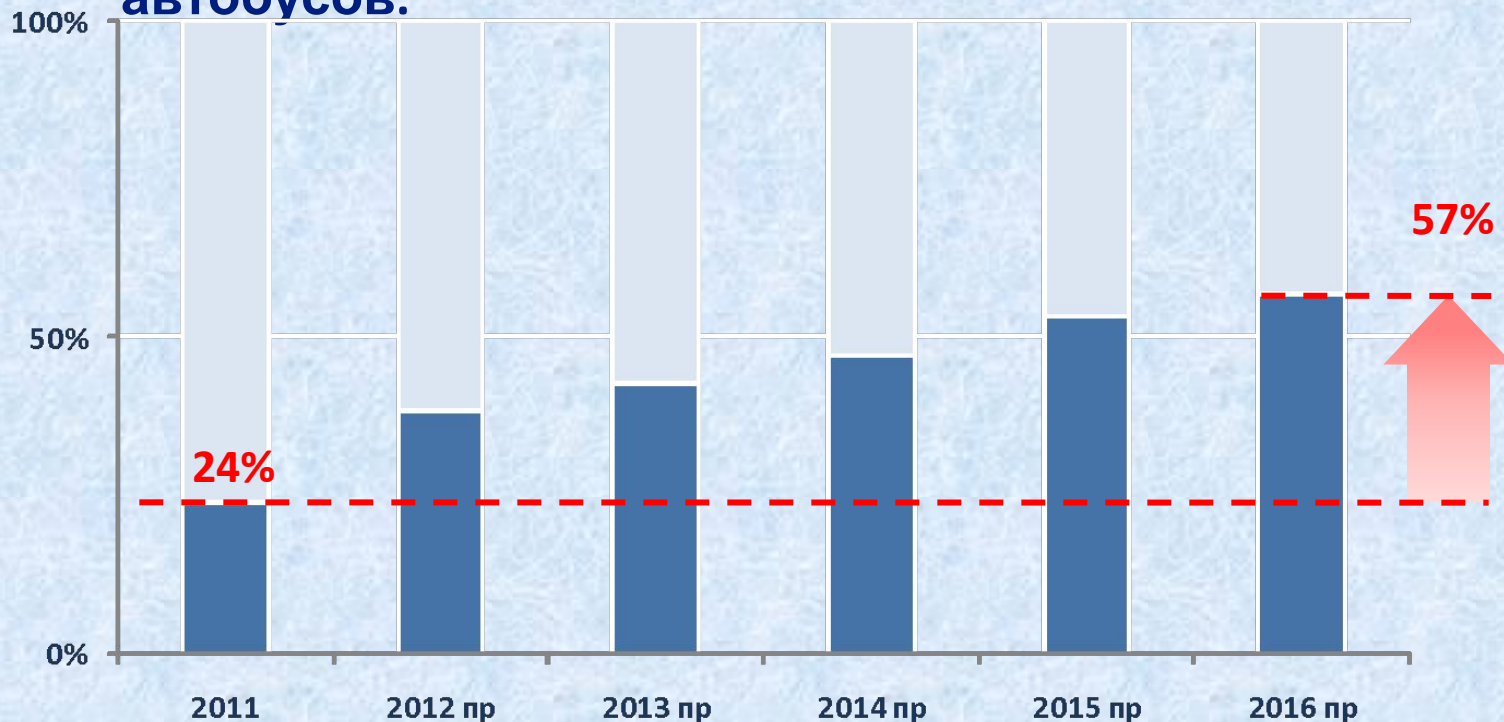
ВТО. Изменение ставок ввозных таможенных пошлин

| Наименование позиции | Ставка ЕТТ (действующая ставка) | Договоренности по ВТО | | |
|------------------------------|------------------------------------|-----------------------|------------------|-------------------------|
| | | Начальный уровень | Конечный уровень | Переходный период (лет) |
| Автобусы | | | | |
| НОВЫЕ | | | | |
| Вместимость >120 чел | 10% | 10% | 7,5% | 2 |
| Вместимость <120 чел | 20% | 20% | 10% | 5 |
| Междугородные Е-4 и выше | 0% | 20% | 10% | 5 |
| БЫВШИЕ В УПОТРЕБЛЕНИИ | | | | |
| 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 ПАЗ-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"> Целевой уровень локализации – как минимум 40 %, до 96 % Обязательная локализация производства двигателей | <ul style="list-style-type: none"> Целевой уровень локализации - 30 % сразу после запуска производства Благодаря остальным мерам – реальный уровень локализации примерно 80 % | <ul style="list-style-type: none"> Уровень локализации производства составляет 70 % | <ul style="list-style-type: none"> Рекомендованный уровень локализации 30% (слабо контролируется). Требования - к 2018 году установить уровень 60% . |
| Управление партнерствами | Только на основе СП, с долями 50-50 | <ul style="list-style-type: none"> Законодательство об СП отсутствует. | <ul style="list-style-type: none"> Компании с иностранным участием, СП с долями 50:50 или 51:49, со 100 % участием иностранного капитала. Иностранная корпорация не может приобретать целое или любую часть любого предприятия в Индии без разрешения Резервного Банка Индии (РБИ) | Требования отсутствуют |
| Требования к инвестициям | <ul style="list-style-type: none"> Мин. требования для иностранных инвестиций: 32 млн. дол. -Фин. и юр. поддержка M&A OES и OEM | Требования отсутствуют | <ul style="list-style-type: none"> Иностранные компании, у которых в Индии есть совместное предприятие, могут открывать свой бизнес в смежных областях без разрешения партнера. Также иностранцам разрешили вносить долю в акционерном капитале оборудованием | Требования отсутствуют |
| Защита рынка | <ul style="list-style-type: none"> Налог на импорт СВU – 30 % | <ul style="list-style-type: none"> Был увеличен после вступления налог на СВU 70%, действует - до 35% Налог на комплектующие - 0-19,5 %. С конца 2011 налог на импорт СИГ составит 37-55% в зависимости от типа а/м и типа двигателя. Исключение - г/а, которые имеют уровень локализации не менее 65% (компоненты, произведенные в странах МЕРКОСУР и Мексике так же засчитываются как локализация). | <ul style="list-style-type: none"> Налог на импорт СВU – 60 % Налог на импорт СКD - 20 % Налог на импорт комплектующих - 60 % | <ul style="list-style-type: none"> Таможенные пошлины: <ul style="list-style-type: none"> на импорт СВU : <ul style="list-style-type: none"> Новые –5-10% Б/у –10-15%. на импорт СКD - 2% |

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"> • Запрет на ввоз б/у автомобилей с 1 июля 2011 года | <ul style="list-style-type: none"> • Запрет на импорт б/у автомобилей (за исключением раритетных). | <ul style="list-style-type: none"> • Транспортные средства, имеющие регистрацию за рубежом - пошлина составляет 105 - 200 %. | <ul style="list-style-type: none"> • Запрет на импорт б/у отсутствует. • Определение новых иномарок – в возрасте до 3 лет (в других странах – до 1 года). |
| Стимулирование НИОКР | <ul style="list-style-type: none"> • Конкретные цели по экологической безопасности (снижение выбросов CO2) • 1,7 млрд. долларов выделены в 2009 году на НИОКР в автомобилестроении • Субсидии на разработку электромобилей | <ul style="list-style-type: none"> • Затраты на НИОКР не облагаются налогом, снижен налог на активы, используемые для НИОКР • Госинвестиции в НИОКР альтернативного «гибридного» топлива, особ. Этанол • Концентрация рынка для обесп. Бразильского НИОКР | <ul style="list-style-type: none"> • Строгие нормы выбросов загрязнений, заставляющие промышленников производить более экологически чистые автомобили • 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. | <ul style="list-style-type: none"> • В случае неудачи затраты на НИОКР не списываются на себестоимость. |
| Меры по обновлению парка | <ul style="list-style-type: none"> • Программы замены а/м и субсидии на производство малолитражных а/м | <ul style="list-style-type: none"> • Долгосрочное регулирование, напр. ABS и подушки безопасности обязательны с 2014 года | <ul style="list-style-type: none"> • Официальная политика правительства Индии – утилизация коммерческих автомобилей старше 15 лет. Но эти авто продолжают эксплуатироваться в областях, где строго не соблюдаются меры | <ul style="list-style-type: none"> • Программа утилизации не принята. Налоговых льгот для приобретения новых а/м нет. |

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 |
|---------------------------------|--|
| Локализация | •Целевой уровень локализации –60 % |
| Управление партнерствами | Только на основе СП, с долями 50-50 |
| Требования к инвестициям | •Мин. Требования для иностранных инвестиций: 32 млн. дол. |
| Защита рынка | <ul style="list-style-type: none"> •Налог на импорт СВU – 30 % •Налог на импорт СКD - уточняется •Налог на импорт запчастей и комплектующих – уточняется •Проведение специального защитного расследования в отношении роста импорта коммерческих автомобилей на территорию РФ. Рассмотрение возможности использования специальных защитных мер. •Исключение льготной пошлины из ТН ВЭД по седельным тягачам, отвечающим требованиям Евро-4 и выше |
| Запрет на импорт б/у а/м | <ul style="list-style-type: none"> •Ввести запрет на б/у •Изменить определение новых иномарок – до 1 года. |
| Стимулирование НИОКР | <ul style="list-style-type: none"> •Ввести налоговые льготы для инвестирующих предприятий. •Долевое совместное финансирование деятельности инжиниринговых центров со стороны государства и предприятий на первые 5-6 лет (75/25) •Освобождение на первые 7 лет деятельности инжиниринговых центров от налогов (на землю, имущество, прибыль и др.) •Освободить закупаемое в РФ и за рубежом исследовательское оборудование от НДС и таможенных пошлин •Затраты по НИОКР списывать на себестоимость в независимости от результатов НИОКР •Компенсация ¾ ставки рефинансирования по кредитам для проектов по созданию инновационных продуктов •Снижение налоговой нагрузки для предприятий, производящих инновационные товары (налоги на землю, имущество, прибыль) |
| Меры по обновлению парка | <ul style="list-style-type: none"> •Ввести программу утилизации на постоянной основе •Налоговое стимулирование обновления парка •Запрет на эксплуатацию устаревших парков грузовых автомобилей в возрасте старше определенного возраста (например, старше 20-25 лет) |
| Прочее | <ul style="list-style-type: none"> •Разработка технического регламента в отношении обеспечения экологически безопасной утилизации вышедших из эксплуатации колесных транспортных средств •Ужесточение процедур контроля за соответствием импортируемых транспортных средств установленным требованиям безопасности и выбросам, в том числе контроля при импорте единичных транспортных средств |

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 !