



Государственная Дума Федерального Собрания  
Российской Федерации  
Фракция «Справедливая Россия»

Круглый стол  
«Вступление России в ВТО: кто выигрывает?»

**«Вступление России в ВТО:  
российский автопром – последствия  
и меры»**

А.М. Серёженкин  
заместитель исполнительного директора  
НП «Объединение автопроизводителей России»

19 апреля 2012 г.

г. Москва

## Снижение ставок ввозных таможенных пошлин на новую автомобильную технику

Тип транспортного средства	Действующие в ТС ставки, %	Ставки на момент присоединения к ВТО, %	Конечные ставки связывания, %	Снижение
Легковые автомобили	30	25	15 с 2019 г.	в 2 раза
Грузовые автомобили	25	10...15	10 с 2015 г.	в 2,5 раза
Автобусы	20	10...20	10 с 2015 г.	в 2 раза

# Снижение ставок ввозных таможенных пошлин на автомобильную технику, бывшую в эксплуатации

Транспортные средства, с момента выпуска которых прошло:	Снижение пошлин		
	Легковые автомобили	Грузовые автомобили	Автобусы
от 3 до 5 лет	1,4...2,8 раза	1,5...2 раза	2 раза
от 5 до 7 лет	5,8...6,25 раза	2...3 раза	2 раза
более 7 лет	1,5 раза	2...4,4 раза	1...1,5

# Российский рынок легковых автомобилей в 2008 -2015 гг. (тыс. шт.)

Годы	Внутренний рынок	Российская техника	Импорт поддержанной техники	Импорт новой техники	Замещение российского производства импортом
2008	3609	1237	763	1609	-
2009	1391	684	14	694	-
2010	1850	1263	17	670	-
2011	2530	1620	10	900	-
2012	2850	1750	150	950	170
2015	3400	1950	400	1050	500

# Российский рынок грузовых автомобилей в 2008 -2015 гг. (тыс. шт.)

Годы	Внут- ренний рынок	Российская техника	Импорт подер- жанной техники	Импорт новой техники	Замещение российского производ- ства импортом
2008	362,7	213,8	43,3	105,6	-
2009	101,8	75,9	10,2	15,7	-
2010	198,8	140,6	11,4	46,8	-
2011	281,4	186,2	11,6	83,7	-
2012	310	180	35	95	35
2015	350	145	85	120	65

## Российский рынок автобусов в 2008 -2015 гг. (тыс. шт.)

Годы	Внутренний рынок	Российская техника	Импорт поддержанной техники	Импорт новой техники	Замещение российского производства импортом
2008	67,2	57,6	3,4	6,2	-
2009	33,0	29,7	0,1	3,2	-
2010	46,7	38,0	0,1	8,6	-
2011	50,4	35,0	0,1	15,3	-
2012	58	37	3,0	18	6
2015	85	45	15	35	20

# Последствия для российского автопрома

Обязательства	Последствия для российского автопрома	Среднесрочные социально-экономические последствия
<p>Беспрецедентное для ВТО снижение пошлин на подержанные а/м</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Снижение доли российских производителей на рынке легковых а/м с 65% до 40-45% и коммерческих а/м с 70% до 35% с тенденцией к дальнейшему снижению.</li> <li>- Нарастающий рост доли подержанного импорта: до уровня 20-25% в сегменте легковых а/м, до уровня 25-30%% в сегменте грузовых а/м и тягачей, до уровня 35-40%% в сегменте спецтехники.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Увеличение разрыва в техническом отставании от мировых лидеров отрасли.</li> <li>- Прекращение модернизации производства и внедрения инновационных технологий.</li> <li>- Сокращение рабочих мест у отечественных производителей, усиление социальной напряженности и протестных настроений.</li> <li>- Маргинализация территорий.</li> <li>- Значительное сокращение налогооблагаемой базы.</li> <li>- Потеря рынков РФ, СНГ.</li> <li>- Дефолты предприятий, кризис неплатежей.</li> </ul>
<p>Снижение пошлин на новые легковые а/м в течение до 7 лет, на коммерческие а/м – за 3 года</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Снижение доли отечественной техники в сопоставимом ценовом сегменте в 2-2,5 раза.</li> <li>-Снижение денежного потока и, как следствие, дефолты предприятий автопрома.</li> <li>- Угроза остановки развития грузового автопрома России,</li> <li>- Сворачивание инвестиций и сборочного производства иностранных производителей на территории РФ.</li> </ul>	
<p>Значительное снижение пошлин на автокомпоненты и отказ от льготных пошлин «для промышленной сборки» с 01.07. 2018</p>	<p>Замораживание \ пересмотр инвестиционных решений автопроизводителей, работающих по промсборке, в части расширения мощностей и локализации</p>	<p><b>Долгосрочные социально-экономические последствия</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Деградация автомобильной промышленности.</li> <li>- Нереализуемость Стратегии развития автомобильной промышленности до 2020 года.</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b><u>Стратегия – 2020</u></b> <b><u>становится невыполнимой</u></b></p>

# Предложения к комплексу мер адаптации к условиям членства в ВТО (1))

Ключевые элементы	Предложения
<b>Меры, по компенсации негативного эффекта от резкого снижения пошлин на импортные автомобили всех категорий.</b>	<p>1.. Введение системы утилизационных сборов при первом выпуске в обращение на территории РФ автомобилей:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- сборы на импортные поддержанные автомобили;</li><li>-- сборы на импортные новые автомобили;</li><li>- сборы на производимые в России автомобили</li></ul> <p>заменяются отложенными обязательствами принимать на их утилизацию. (внесение изменений в ФЗ «Об отходах производства и потребления»)</p> <p>2 . Введение дифференцированного акцизного налога на вводимую в обращение на территории России автомобильную технику в зависимости от ее возраста</p> <p>3. Введение запрета/ограничения на импорт отдельных категорий техники, бывшей в эксплуатации (автобусы, специальные автомобили, автомобили-такси и др.)</p>

# Предложения к комплексу мер адаптации к условиям членства в ВТО (2)

Ключевые элементы	Предложения
<b>Стимулирование продаж новой автомобильной техники российского производства</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Выделение субсидий из федерального бюджета на обновление автобусного парка.</li><li>2. Подготовка программ закупок и обновления парка а\м скорой помощи, социальных а\м ( для перевозки инвалидов) и коммунальной техники.</li><li>3. Введение налогового вычета по НДФЛ ( в размере до 50 тыс руб) при покупке нового а\м российского производства.</li><li>4.Субсидирование ставки по автокредитам в отношении автомобилей российского производства.</li><li>5. Установление в компаниях с государственным участием более 50% и государственных учреждениях преференциального режима для закупок автомобильной техники с уровнем добавленной стоимости, создаваемой на территории Российской Федерации, не менее 30%.</li></ol>

# Предложения к комплексу мер адаптации к условиям членства в ВТО (3)

Ключевые элементы	Предложения
<b>Меры по ограничению сроков эксплуатации и ускорению выбытия из оборота автомобильной техники.</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Дифференциация ставок транспортного налога в зависимости от возраста автомобильной техники.</li><li>2. Введение экологического налога с повышающим коэффициентом для автомобилей, имеющих экологический класс ниже действующего, и понижающим коэффициентов для автомобилей, имеющих более высокий экологический класс.</li><li>3. Введение повышающих коэффициентов по ОСАГО для коммерческих автомобилей старше 3 лет.</li><li>4. Внесение дополнения в ФЗ «О безопасности дорожного движения», определяющего условия допуска подержанных транспортных средств к эксплуатации.</li></ol>

# Предложения к комплексу мер адаптации к условиям членства в ВТО (4)

Ключевые элементы	Предложения
<b>Меры по сохранению привлекательного инвестиционного климата в российском автопроме и по поддержке инвестиционной активности автопроизводителей</b>	<p>1. Компенсация ж/д перевозок автомобилей всех категорий, включая грузовые а/м и автобусы, на расстояния свыше 1000 км.</p> <p>2. Принятие закона о гарантиях бюджетных компенсаций уплаченных пошлин в период с 01.07.2018 до 31.12.2020 для компаний, имеющих действующие соглашения по промышленной сборке.</p> <p>4. Выделение целевого бюджета в структуре ведомственных расходов Минпромторга РФ на софинансирование НИОКР в автопроме и приобретение прав интеллектуальной собственности для организации компонентных производств.</p> <p>5. Введение механизмов компенсации\субсидирования тарифов на электроэнергию, теплоэнергию и природный газ (в том числе в привязке к достижению предприятиями целевых значений по повышению энергоэффективности).</p>

# Предложения к комплексу мер адаптации к условиям членства в ВТО (5)

Ключевые элементы	Предложения
<b>Стимулирование НИОКР</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Введение налоговых льгот для инвестирующих предприятий.</li><li>2. Освобождение закупаемого в России и за рубежом исследовательского оборудования от НДС и таможенных пошлин.</li><li>3. Списание затрат по НИОКР на себестоимость в независимости от результатов НИОКР.</li><li>4. Компенсация <math>\frac{3}{4}</math> ставки рефинансирования по кредитам для проектов по созданию инновационных продуктов.</li><li>5. Выделение целевого бюджета в структуре ведомственных расходов Минпромторга России на софинансирование НИОКР в автопроме и приобретение прав интеллектуальной собственности для организации компонентных производств.</li></ol>

# Государственная политика стран 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)
<b>Локализация</b>	<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><b>Требования - к 2018 году установить уровень 60% .</b></li> </ul>
<b>Управление партнерствами</b>	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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Требования отсутствуют</li> </ul>
<b>Требования к инвестициям</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Мин. требования для иностранных инвестиций: <b>32 млн. дол.</b></li> <li>Фин. и юр. поддержка M&amp;A OES и OEM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Требования отсутствуют</li> </ul>	<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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Требования отсутствуют</li> </ul>
<b>Защита рынка</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Налог на импорт CBU – 30 %</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Был увеличен после вступления налог на CBU 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. 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 CBU – 60 %</li> <li>Налог на импорт СКД - 20 %</li> <li>Налог на импорт комплектующих - 60 %</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Таможенные пошлины:</li> <li>на импорт CBU : Новые –5-10% Б/у –10-15%.</li> <li>на импорт СКД - 2%</li> </ul>

## Государственная политика стран BRIC (2)

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
<b>Запрет на импорт б/у а/м</b>	<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>
<b>Стимулирование НИОКР</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Конкретные цели по экологической безопасности (снижение выбросов CO<sub>2</sub>)</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. Этанола</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>
<b>Меры по обновлению парка</b>	<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>

### Украина (член ВТО с 2008 г.)

В 2011 г. введен акцизный налог на легковые автомобили, использующиеся не более 5 лет: от 1,0 до 3,0 евро за 1 куб см объема двигателя и 1,25 до 3,5 евро за 1 куб см объема двигателя, в зависимости от категории транспортного средства по литражу двигателя.

**Спасибо за внимание!**