



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

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 15 574,4 тыс. шт. грузовые 1 051,0 тыс. шт. автобусы 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.

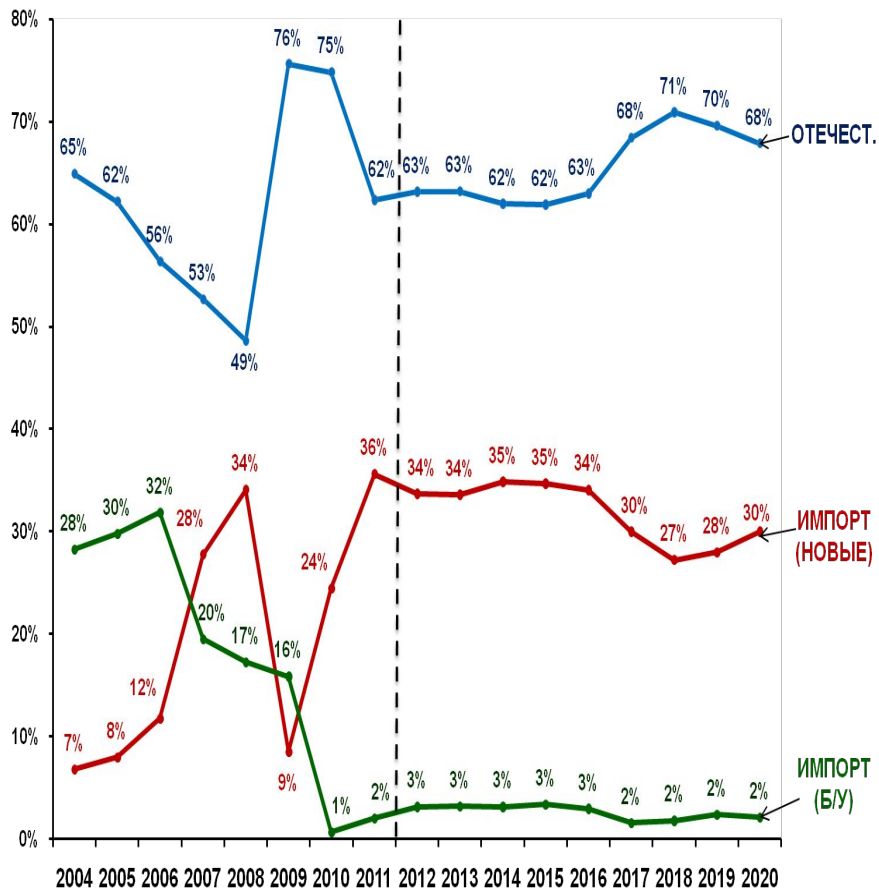
Поскольку автомобильная и сельскохозяйственная промышленности занимают 30-35% объема в гражданском машиностроении и создавали 8-10 рабочих мест в других отраслях на одно место в автосельхозмаше, то новой государственной Думе и будущему новому Правительству России необходимо обратить особое внимание на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

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

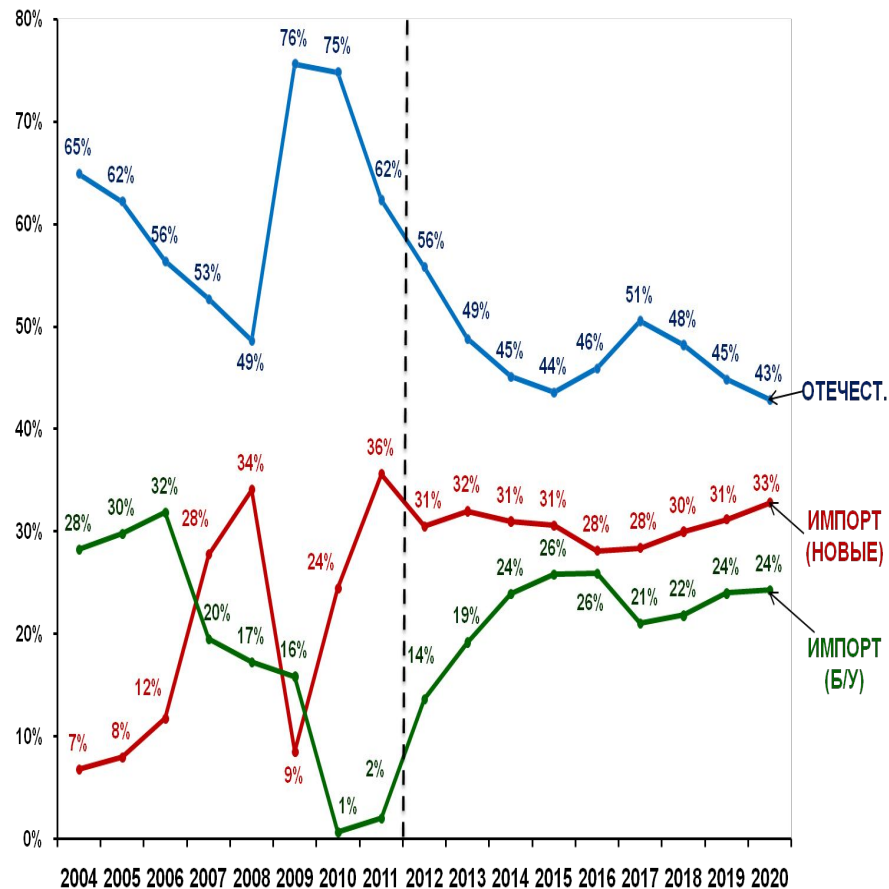
Действующие до вступления в ВТО		При вступлении в ВТО								
	2011 год	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Грузовые автомобили (5 – 20 тонн)										
НОВЫЕ	25%	15%								
б/у менее 5 лет	30% и доп. ставка 2,2 евро за 1 см ³	10%								
б/у 5- 7 лет	4,4 евро за 1 см ³	10%								
б/у более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



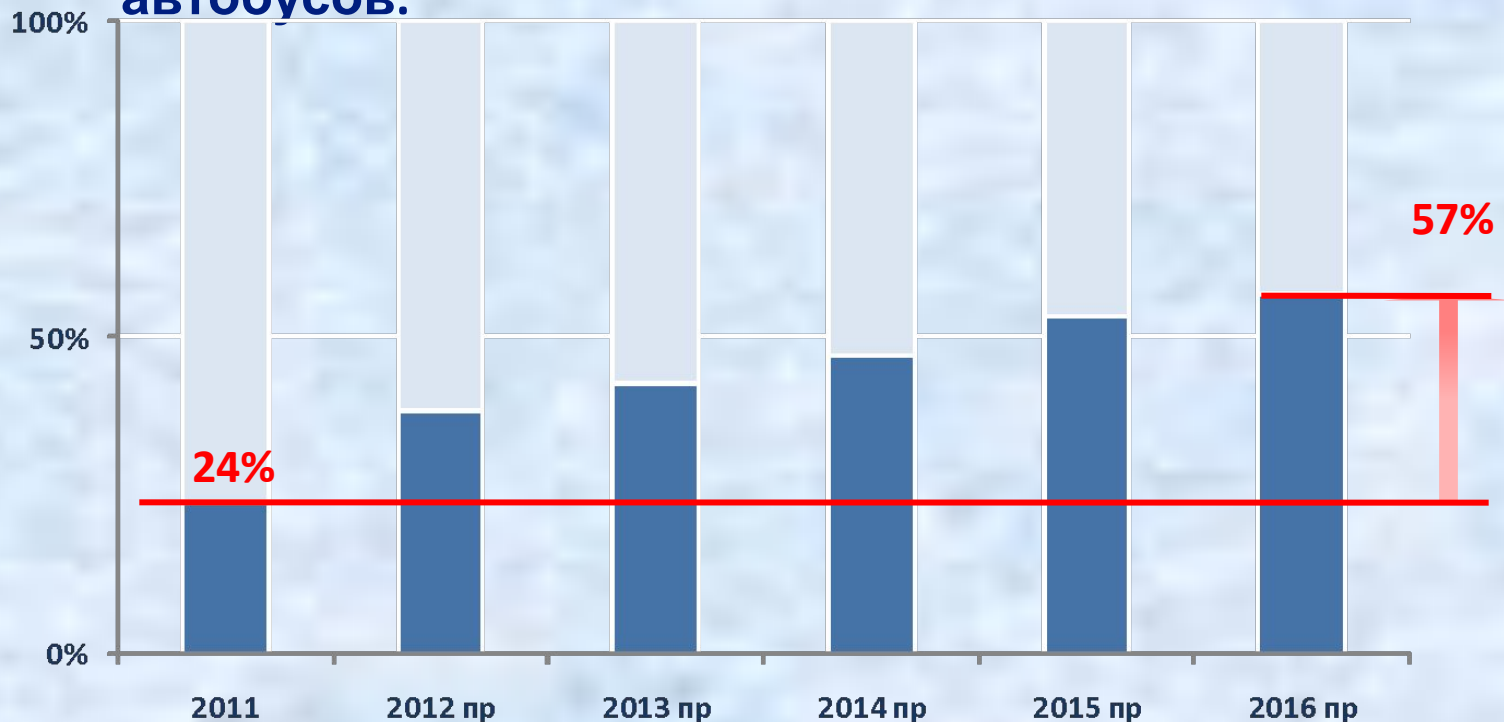
ВТО. Изменение ставок ввозных таможенных пошлин

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 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"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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) 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 технике 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 напряжённости 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 !