

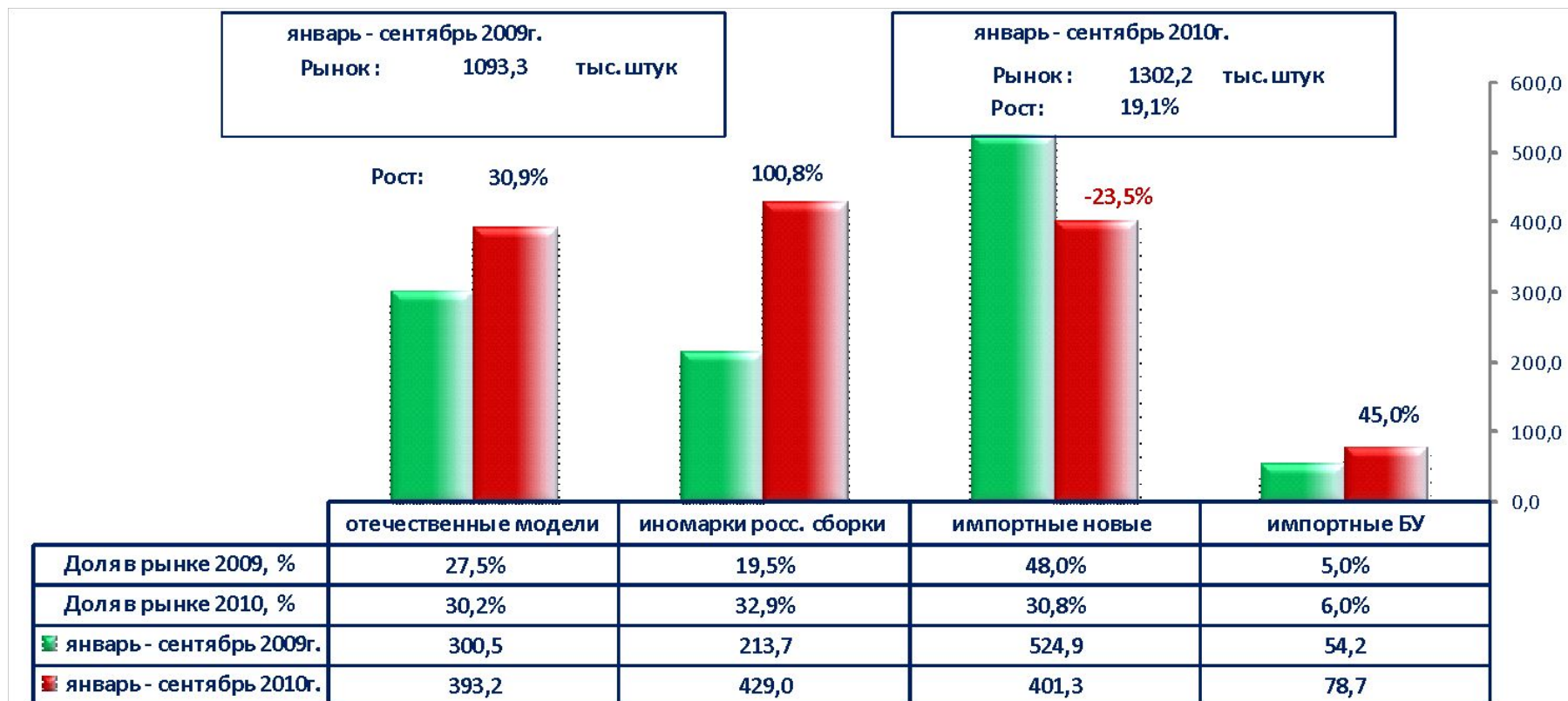
Новый этап развития автомобильной промышленности Российской Федерации

Заместитель Министра промышленности и торговли
А.В.Дементьев

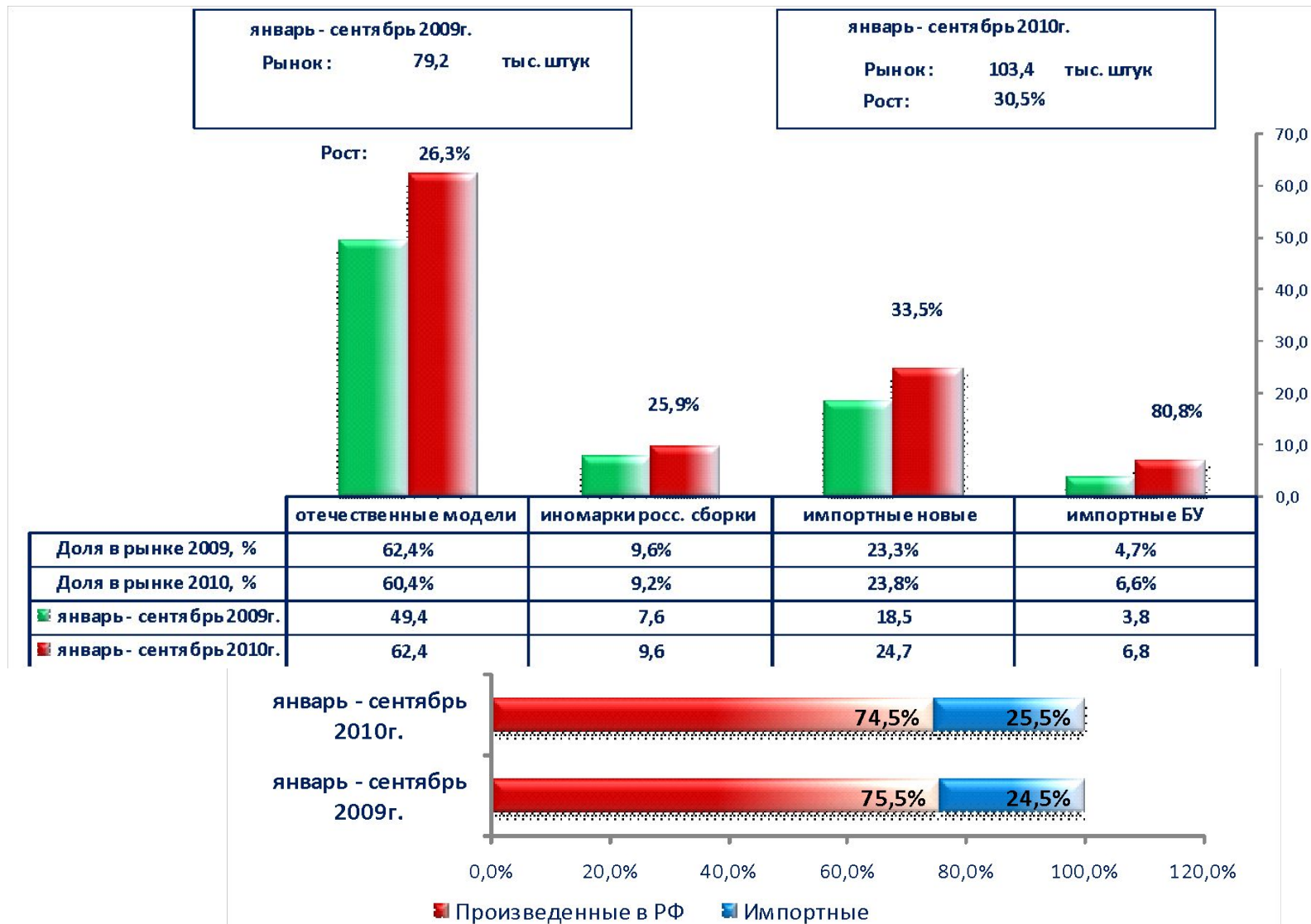
20 октября 2010 г

Рынок за 9 месяцев 2010 года: легковые автомобили

Рынок выходит из кризиса с ростом доли легковых машин, произведенных в РФ

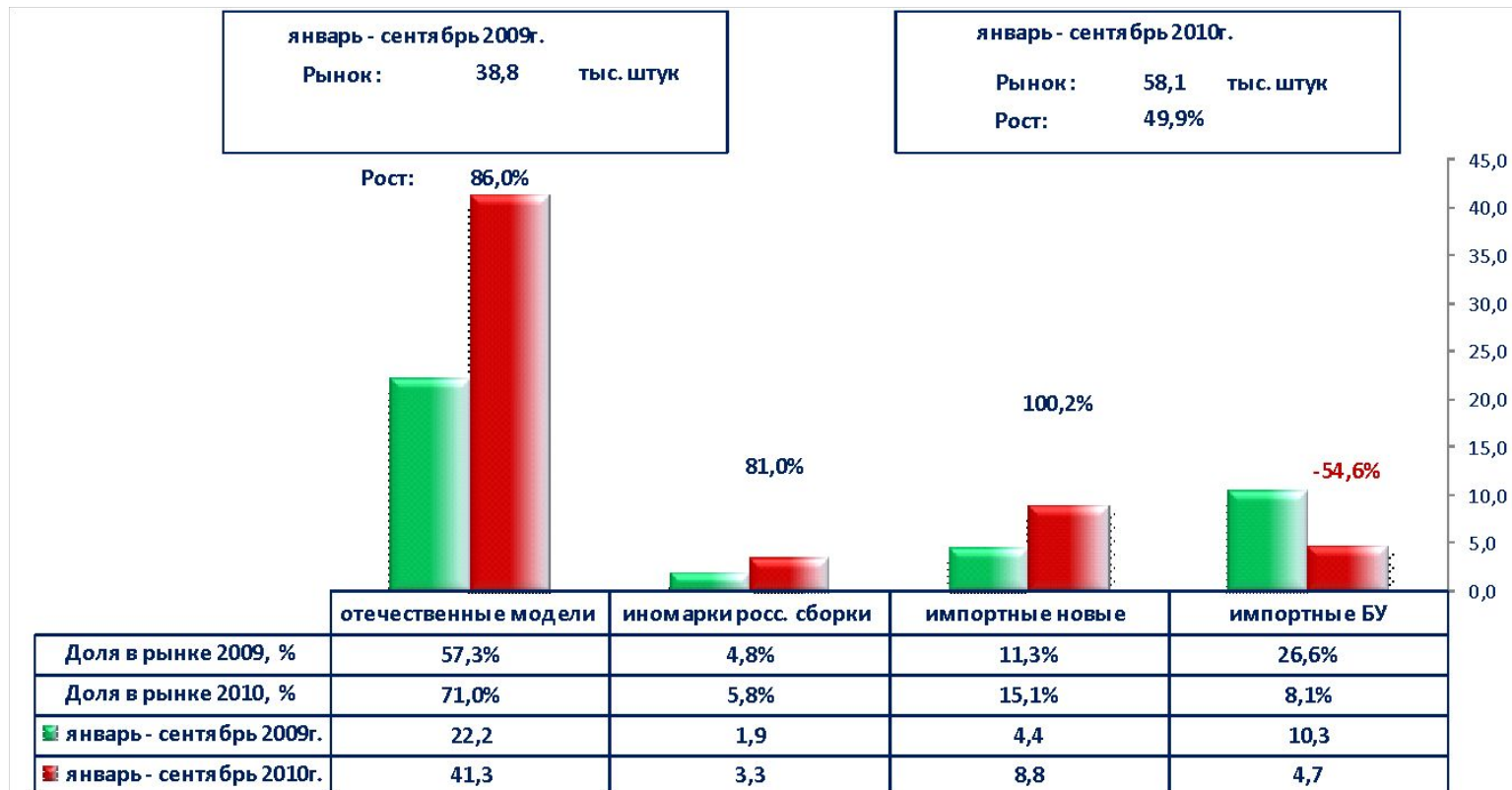


Растет производство и импорт иномарок. Рынок переживает структурный сдвиг



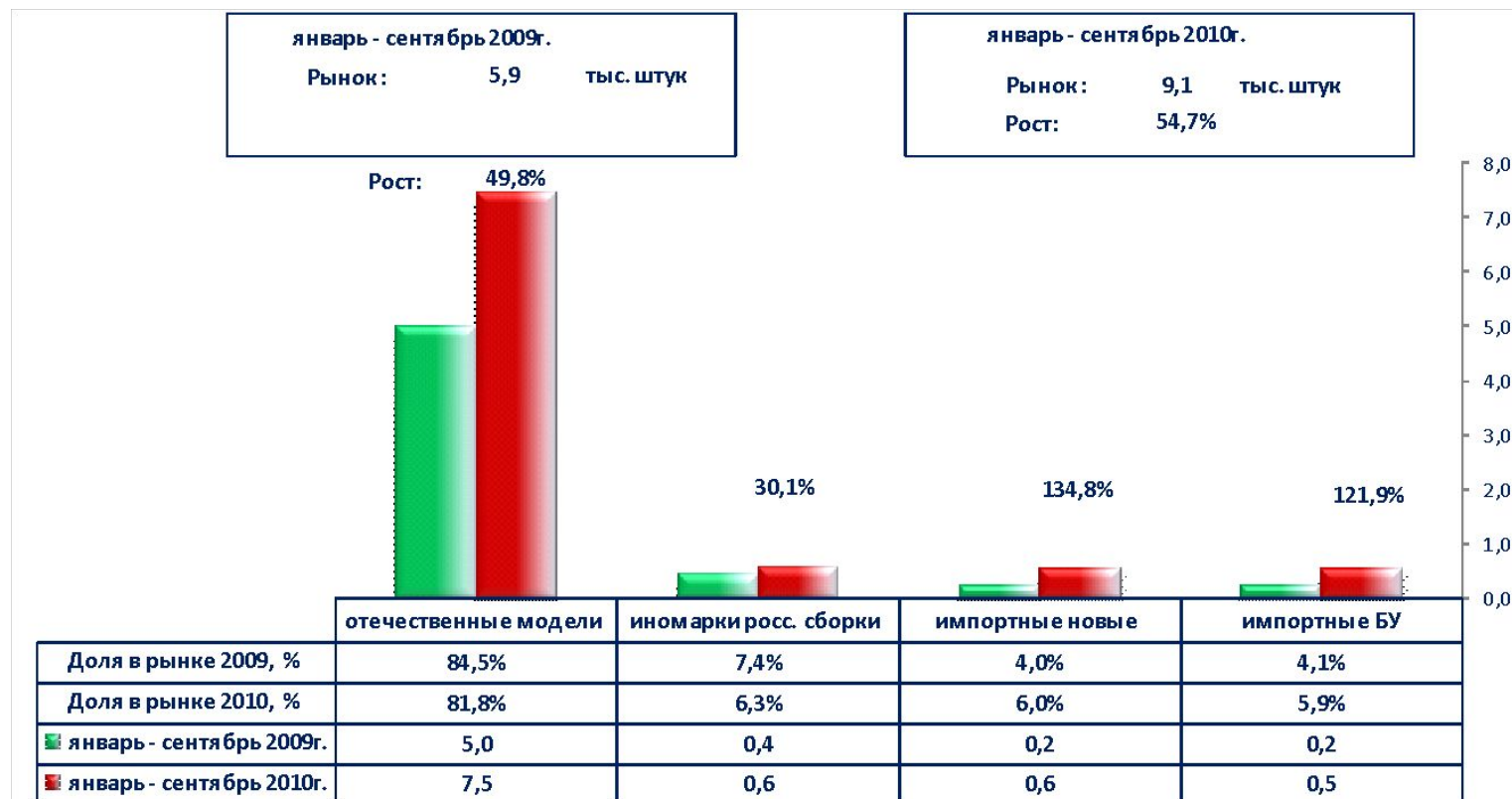
Рынок за 9 месяцев 2010 года: грузовики

Доминируют российские марки. Рост импорта седельных тягачей.



Рынок за 9 месяцев 2010 года: автобусы

Позиции российских производителей непоколебимы

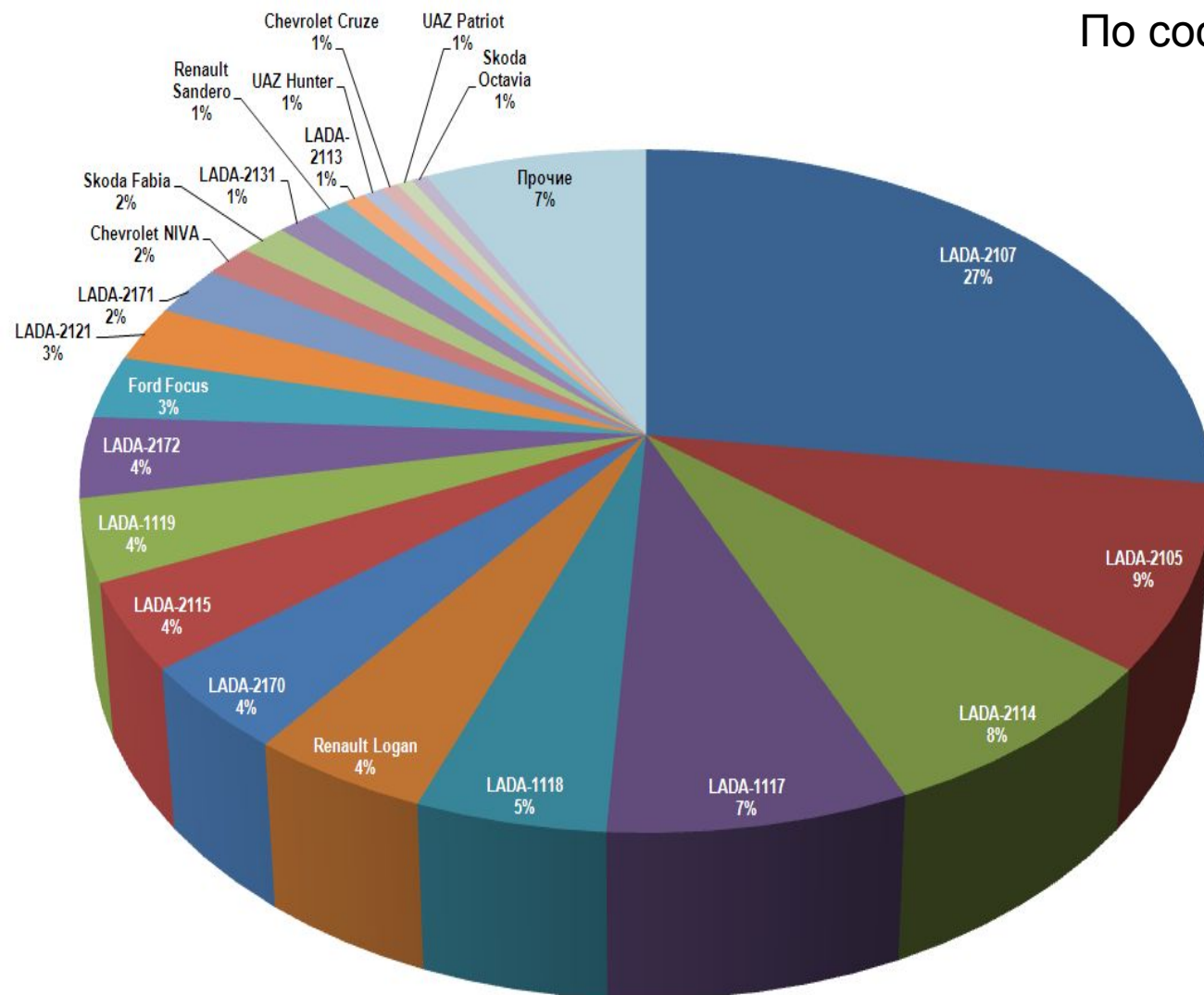


По состоянию на 19 октября 2010 года:

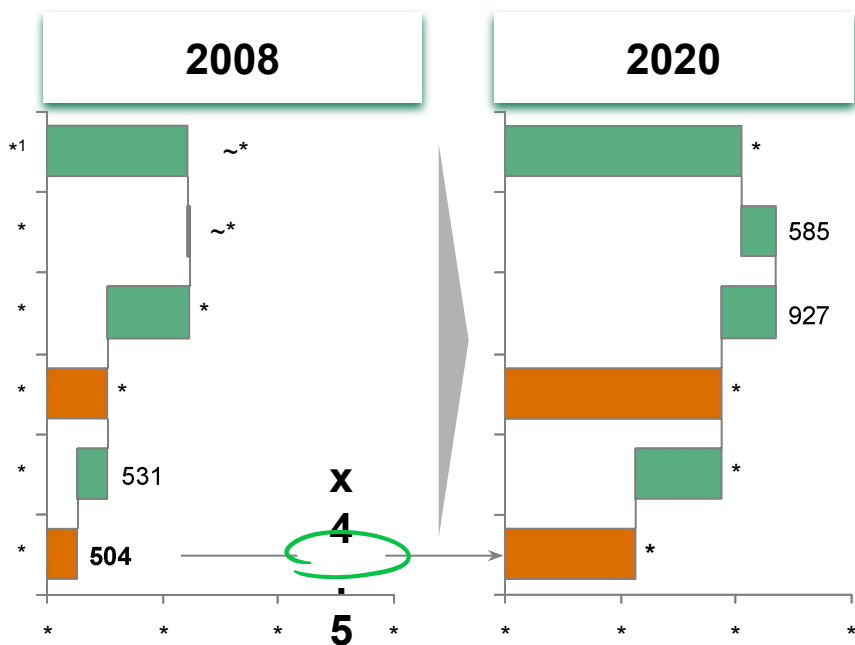
Выписано свыше 326 тыс.
свидетельств

Реализовано более 295 тыс. а/м,
в т. ч. по предварительным
договорам ~ 95 тыс. а/м

Фактические продажи составили
свыше 200 шт. автомобилей



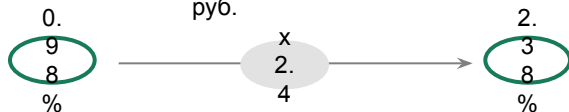
До 80% всех автомобилей, продаваемых в России должно производиться в стране, при этом средний уровень локализации должен быть не менее 50%



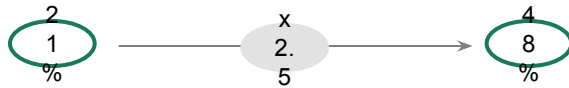
4 основных компонента роста добавленной стоимости в России

- 1 Органическое увеличение объемов рынка
- 2 Повышение доли экспорта, особенно по сегментам легковых и грузовых а/м
- 3 Снижение доли импорта
- 4 Повышение уровня локализации российских и иностранных автопроизводителей при радикальной реструктуризации производства компонентов

Доля автопрома в ВВП (%)



Доля добавленной стоимости, созд. в России (%)



«... Основной проблемой является небольшой объем внутреннего рынка и необходимость обеспечения объема производства на платформу / модель, достаточного для окупаемости затрат на разработку и подготовку производства. Для достижения рентабельности производства, необходимо выбрать перспективные платформы, которые преодолевают критический объем производства в 200 тыс. единиц в год и способны заинтересовать поставщиков автокомпонентов мирового уровня.»



УКРУПНЕНИЕ объемов выпуска на платформу ИНТЕГРАЦИЯ в мировой автопром



Необходимо решить следующие приоритетные задачи:

- сокращение количества платформ при увеличении выпуска на платформу
- восприятие технологий от партнера
- содействие в создании современной компонентной производственной базы
- интеграция в глобальный НИОКР

Экономически оправданный объем для организации производства узлов и агрегатов варьируется от компонента к компоненту

Компоненты	Наименование	Оптимальный объем тыс. шт.
1. Двигатели	•Поршни, ГРМ, коленвал, распредвал,	1000-5000
	•Топливные аппаратура.	400
	•Системы охлаждения	200
2. Трансмиссия	•Коробки передач, мосты ведущие, карданы	200
	•Приводы, дифференциалы, сцепление, шестерни	1000-3000
3. Шасси	•Подрамники,рычаги,штанги	200
	•Рулевые мех-мы, амортизаторы, тормозн. системы	700
	• Опоры, тяги, шарниры	3000
4. Интерьер, экстерьер	•Бамперы, приборные панели, консоли, обивки дверей, крыши	100
5. Кузовное оборудование	•Кондиционеры, фары, стеклоочистители, стеклоподъемники	200
	•Замковые системы	1000
6. Системы безопасности. Автоэлектроника.	•ABS,ESP,ESC, ремни безопасности	700
	•Подушки безопасности, эл. блоки управл., датчики	1000-3000
	•Навигационные системы	1000
7. Электрооборудование	•Генераторы, стартеры, жгуты проводов, сигналы	700
	•Переключатели, выключатели	1000
8. Штампованные компоненты и узлы	•Детали кузова, выпускные трубы, глушители,	150-200
	• Каркасы сидений	2000

Целевой ландшафт автомобилестроительной отрасли России в 2020 году

Сегменты легковых автомобилей и легких коммерческих грузовиков будут развиваться в партнерстве с иностранными концернами

В сегментах грузовых машин и автобусов будет реализован сценарий развития крупного экспортера (национального чемпиона)

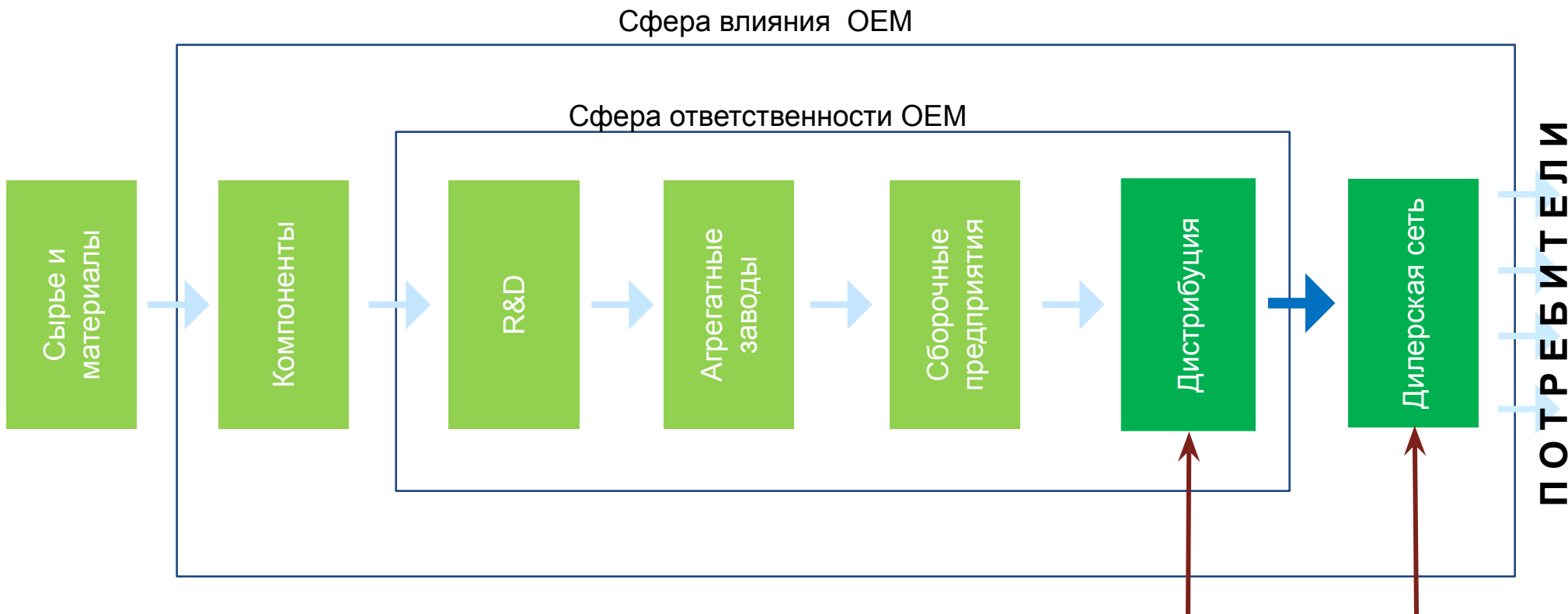
Иностранные концерны будут производить до половины машин в сегменте легковых автомобилей. В остальных сегментах их доля будет существенно меньше



* - при сохранении действующих ставок ввозных таможенных пошлин

Этапы развития цивилизованного авторынка в России (1)

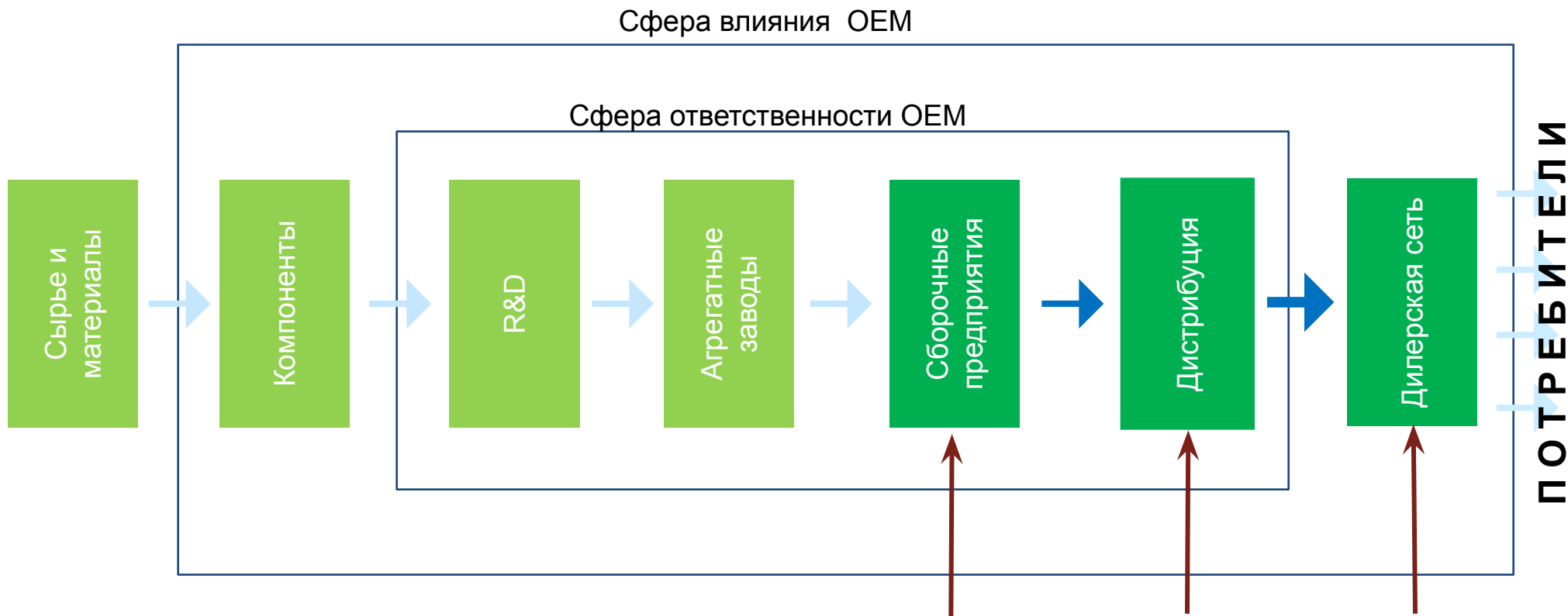
1 Этап. 1992 – 2000 годы: формирование дилерских сетей и дистрибуции



Основными событиями этого этапа стало формирование устойчивого спроса на новые иномарки за счет роста платежеспособного спроса населения и строительство современных дилерских центров (например, Рольф, МусаМоторс)

Продажи во многом обеспечиваются «серыми дилерами». Нет единой ценовой политики
Появляются первые генеральные импортеры – начало централизации продаж

2 Этап. 2001 – 2003 годы: строительство первых автозаводов иностранных компаний

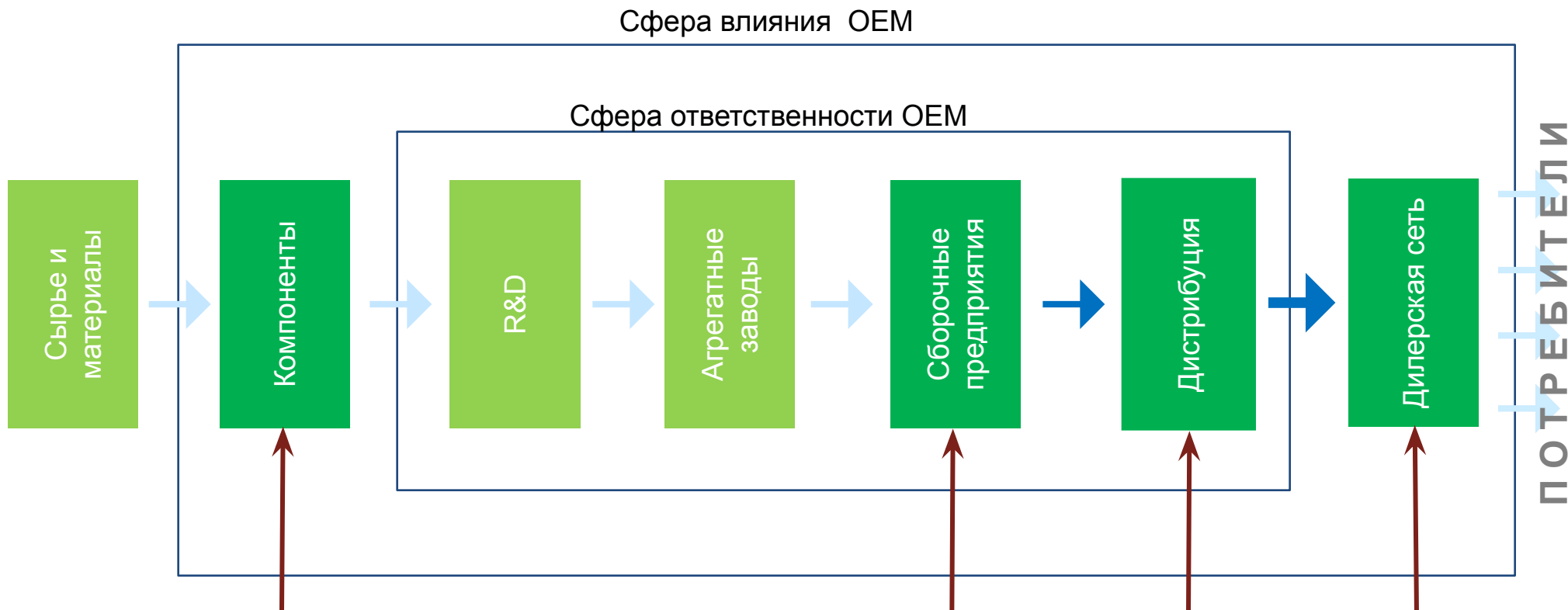


Строительство первого завода в рамках Постановления №135 – Форд, начало сборки БМВ в Калининграде, развитие остановленного из-за кризиса ТаГАЗа

Рост спроса на рынке и экспансия подержанных машин из Японии и Европы

Новое качество дилерских сетей и новый этап централизации импорта и дистрибуции – победа над «серыми дилерами»

3 Этап. 2004 – 2010 годы: Постановление 166 и внедрение режима промышленной сборки

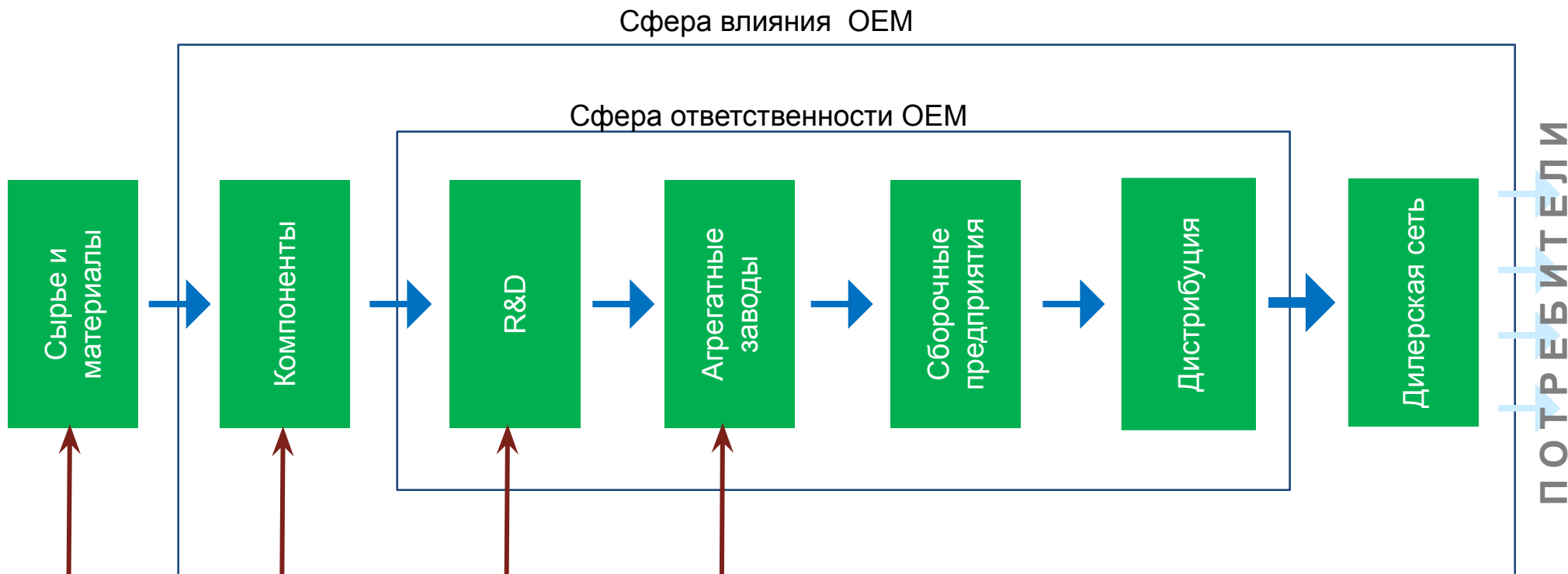


18 действующих соглашений по промышленной сборке, рост числа автомобилей собранных на территории России и начало процессов локализации автомобилей

Создание отдельных производств компонентов (38 соглашений о промсборке)

Объемы производства и разрозненность проектов не позволяют выйти на решение задачи реформирования российской компонентной отрасли

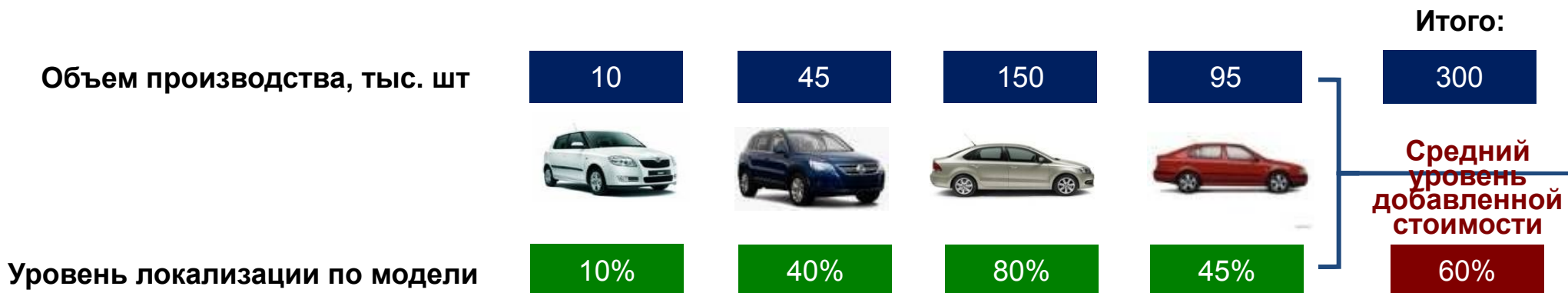
4 Этап. 2010 год и далее: Реализация установок стратегии развития автопрома до 2020 года



На этом этапе необходимо сконцентрировать усилия государства на развитии компонентной отрасли и сырьевых переделов через локализацию, в через установление новых требований по производству двигателей и трансмиссий, а также выполнению работ по проектированию автомобилей и компонентов «замкнуть» цепочку создания добавленной стоимости в России

будет означать, что в России сохранится полноценный автопром

1. Предоставление дополнительных льгот по ввозу компонентов «для промышленной сборки» на срок 8 лет в обмен на обязательство по созданию новых и/или модернизированных производственных мощностей в размере не менее 300 тыс. автомобилей в год, а также достижению среднего уровня локализации по модельному ряду производимых автомобилей (по добавленной стоимости) не менее 60% с обязательным производством в России двигателя/КПП, штампованных деталей кузова



2. Локализация рассчитывается по формуле, определяющей уровень добавленной стоимости:

$$\% \text{ локализации} = 1 - \frac{\text{Совокупная таможенная стоимость всех ввезенных иностранных комплектующих}}{\text{Отпускная стоимость готовых автомобилей (EXW)}}$$

3. Достижение общего уровня локализации по модельному ряду в размере не менее 60% не позднее чем через 5 лет после даты подписания дополнительного соглашения

Право продления соглашений на новых условиях будет предоставлено компаниям, которые возьмут на себя следующий набор юридически подтвержденных обязательств:

1. Создание в рамках существующего или вновь образованного юридического лица новых или модернизированных производственных мощностей по выпуску автомобилей (позиций 8701-8705) в общем размере не менее 300 тыс а\м в год не позднее чем через 4 года после даты подписания дополнительного соглашения
2. Организация производства двигателей и/или коробок передач в объемах не менее чем в целом 200 тыс штук в год и штампованных деталей кузова не позднее чем через 4 года после даты подписания дополнительного соглашения
3. Достижение общего среднего уровня локализации по всему модельному ряду производимых автомобилей в размере не менее 60% за шестой календарный год после даты подписания дополнительного соглашения
4. Организация работы в России R&D центра

Все действующие соглашения прочих производителей остаются в силе