



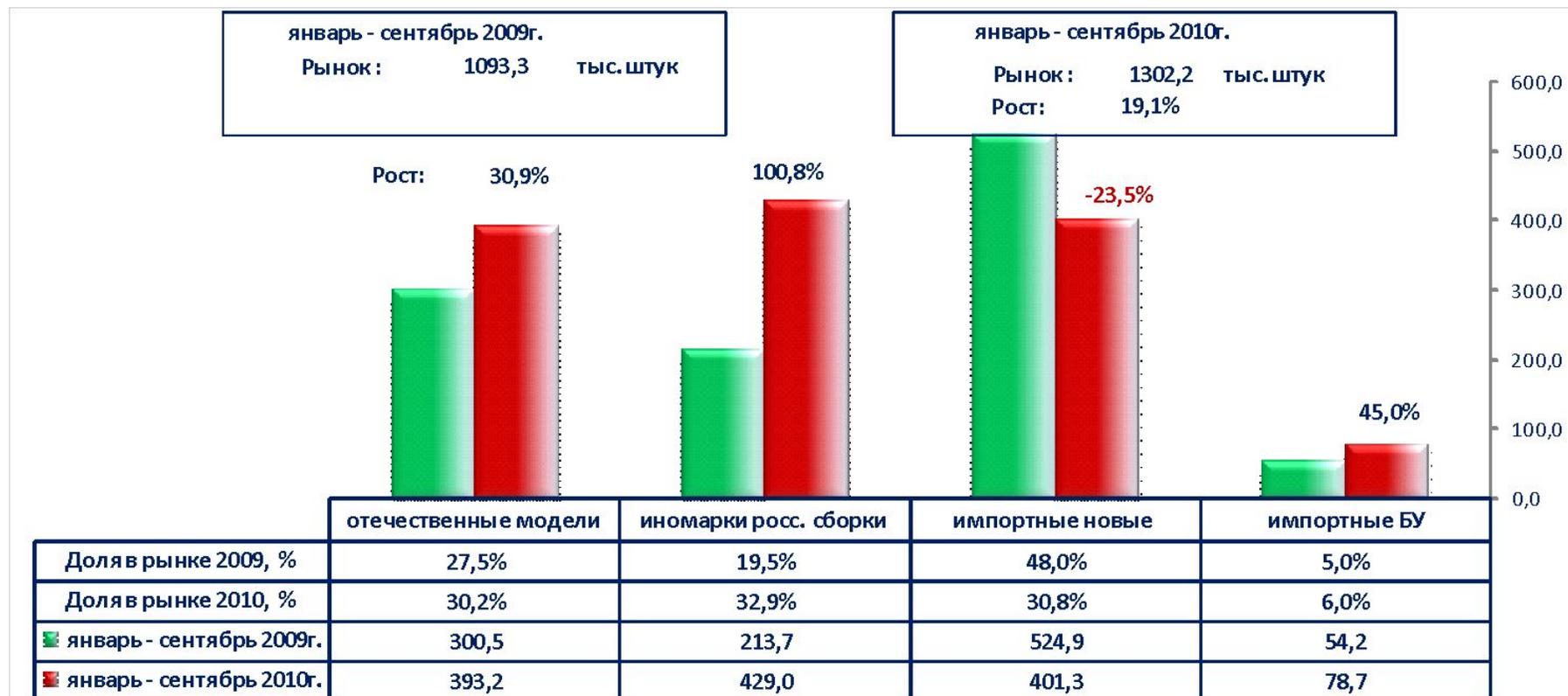
Новый этап развития автомобильной промышленности Российской Федерации

Заместитель Министра промышленности и торговли
А.В.Дементьев

20 октября 2010 г

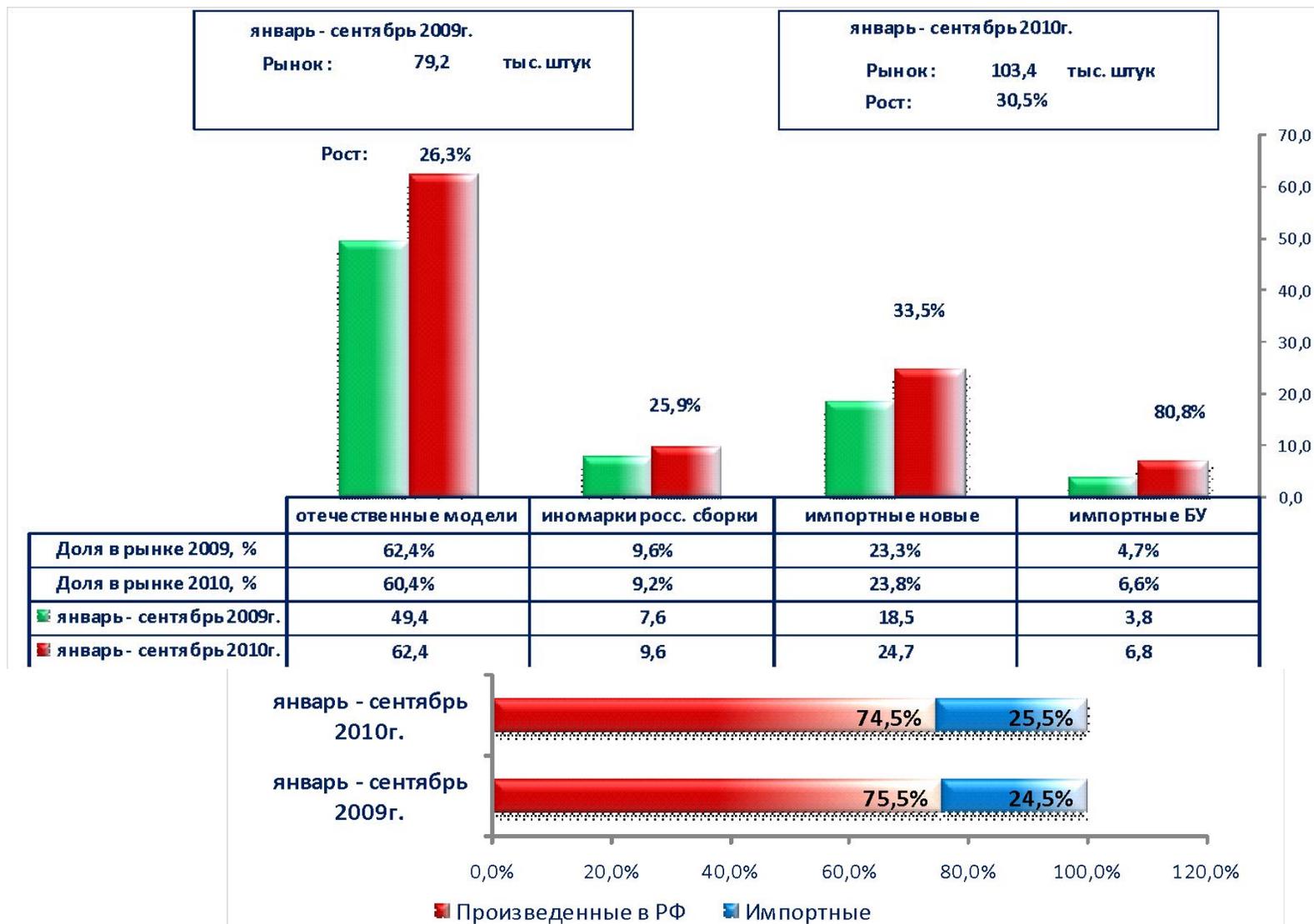
Рынок за 9 месяцев 2010 года: легковые автомобили

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



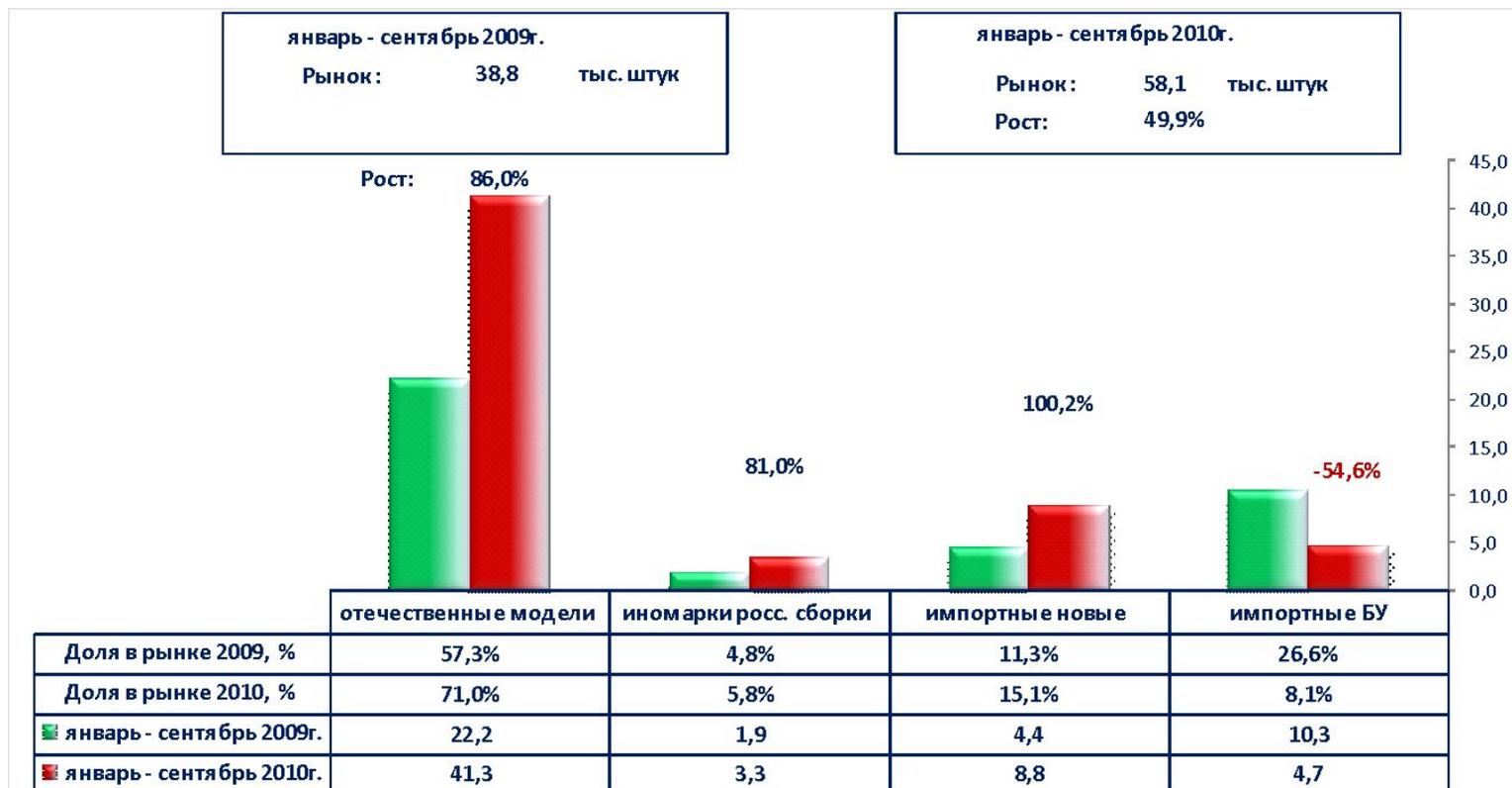
Рынок за 9 месяцев 2010 года: легкие коммерческие

Растет производство и импорт иномарок. Рынок переживает структурный сдвиг



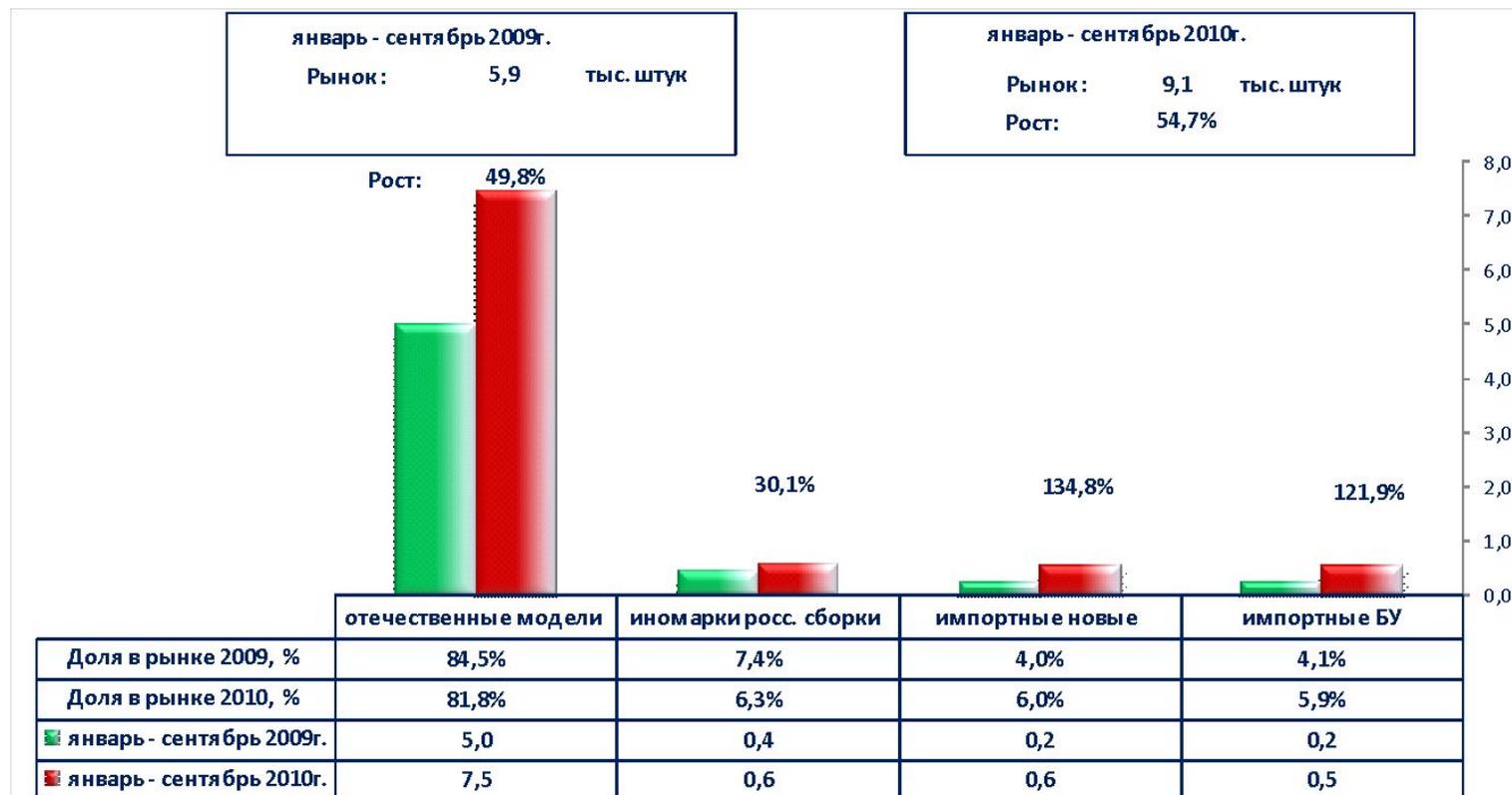
Рынок за 9 месяцев 2010 года: грузовики

Доминируют российские марки. Рост импорта седельных тягачей.



Рынок за 9 месяцев 2010 года: автобусы

Позиции российских производителей непоколебимы

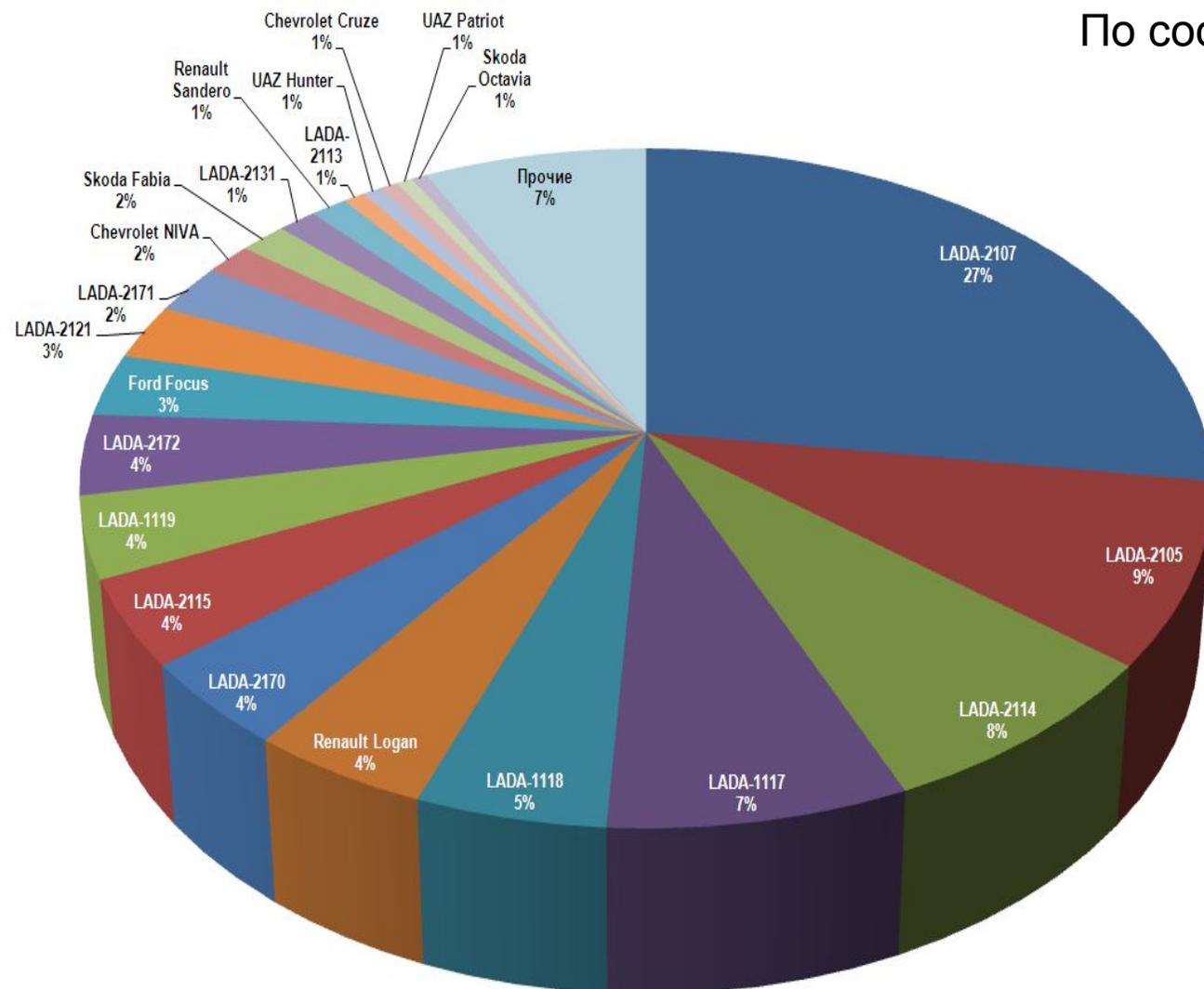


По состоянию на 19 октября 2010 года:

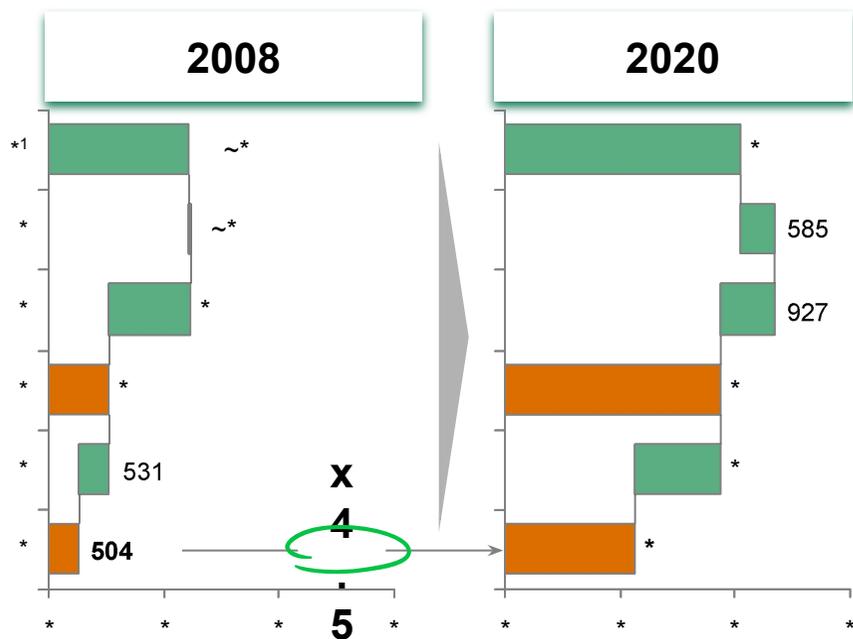
Выписано свыше 326 тыс.
свидетельств

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 (%)

0.9
8
%

x
2.
4

2.3
8
%

Доля добавленной стоимости, созд. в России (%)

2.1
1
%

x
2.
5

4.8
8
%

«... 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	<ul style="list-style-type: none">•Поршни, ГРМ, коленвал, распредвал,•Топливные аппаратура.•Системы охлаждения	1000-5000 400 200
2. Трансмиссия	<ul style="list-style-type: none">•Коробки передач, мосты ведущие, карданы•Приводы, дифференциалы, сцепление, шестерни	200 1000-3000
3. Шасси	<ul style="list-style-type: none">•Подрамники,рычаги,штанги•Рулевые мех-мы, амортизаторы, тормозн. системы• Опоры, тяги, шарниры	200 700 3000
4. Интерьер, экстерьер	<ul style="list-style-type: none">•Бамперы, приборные панели, консоли, обивки дверей, крыши	100
5. Кузовное оборудование	<ul style="list-style-type: none">•Кондиционеры, фары, стеклоочистители, стеклоподъемники•Замковые системы	200 1000
6. Системы безопасности. Автоэлектроника.	<ul style="list-style-type: none">•ABS,ESP,ESC, ремни безопасности•Подушки безопасности, эл. блоки управл., датчики•Навигационные системы	700 1000-3000 1000
7. Электрооборудование	<ul style="list-style-type: none">•Генераторы, стартеры, жгуты проводов, сигналы•Переключатели, выключатели	700 1000
8. Штампованные компоненты и узлы	<ul style="list-style-type: none">•Детали кузова, выпускные трубы, глушители,• Каркасы сидений	150-200 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)

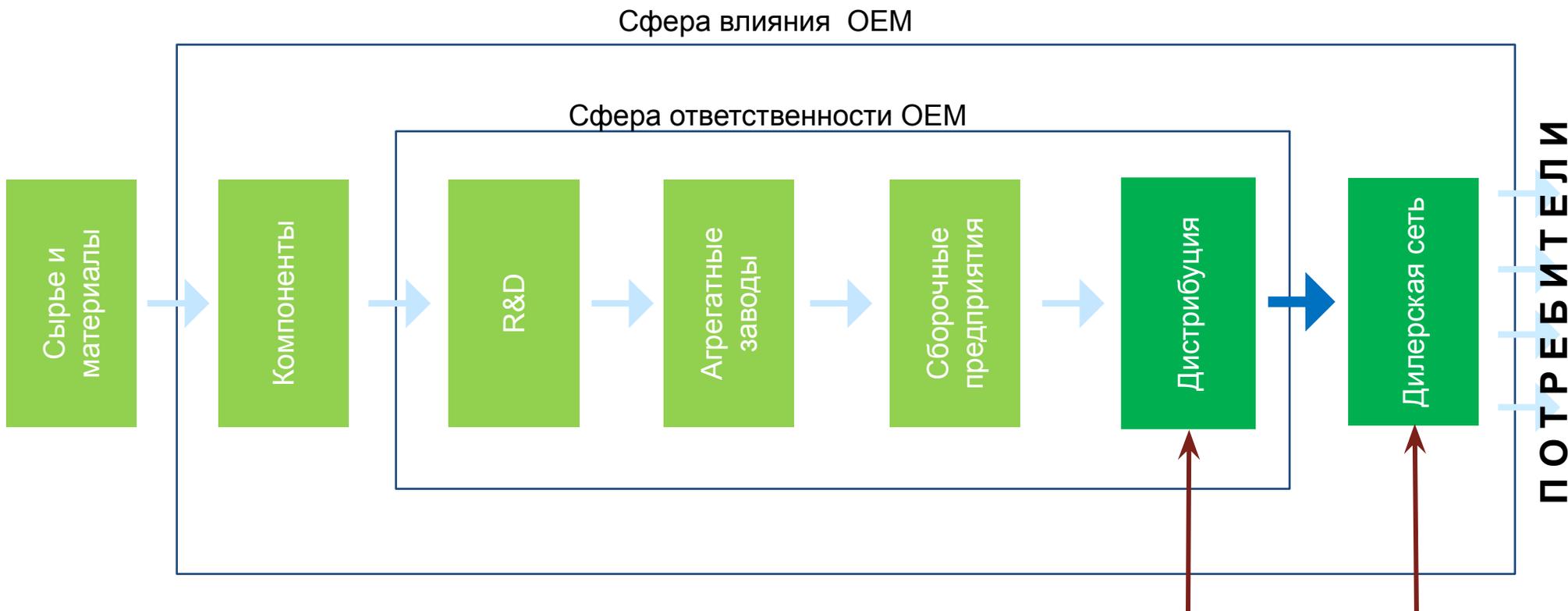
Иностранные концерны будут производить до половины машин в сегменте легковых автомобилей. В остальных сегментах их доля будет существенно меньше



* - при сохранении действующих ставок ввозных таможенных пошлин

Этапы развития цивилизованного авторынка в России (1)

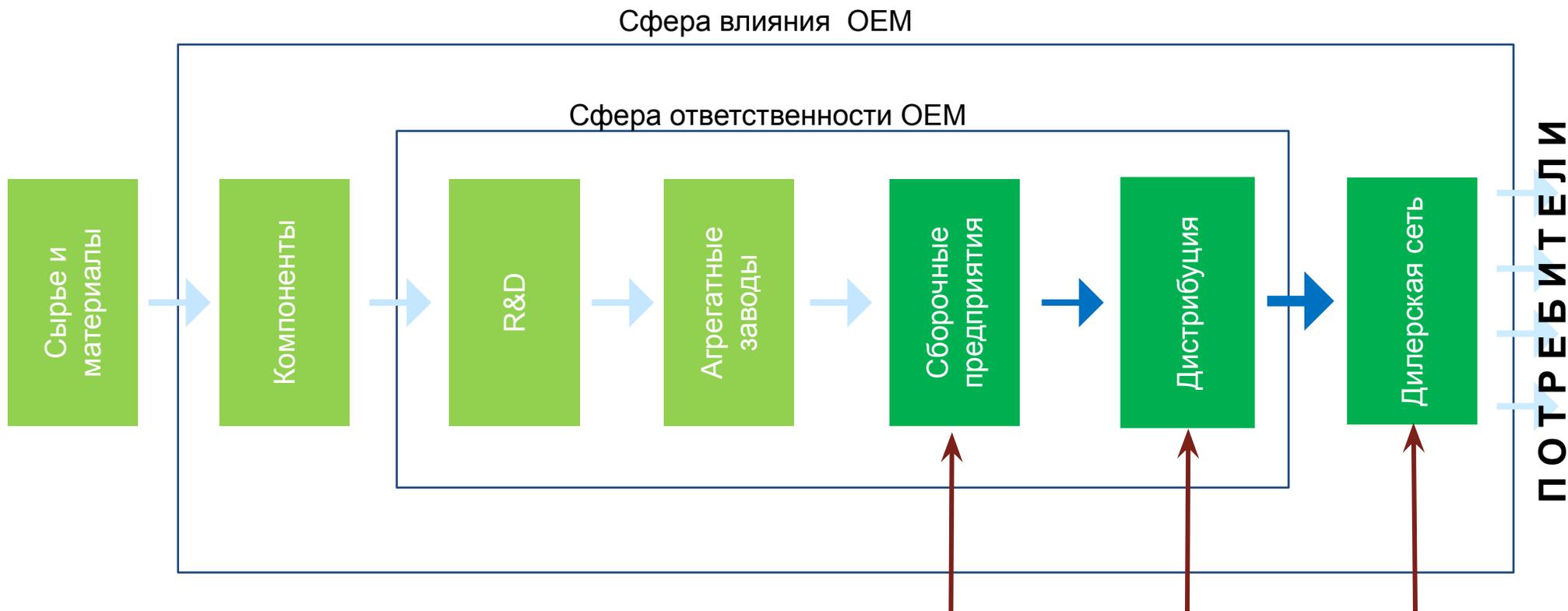
1 Этап. 1992 – 2000 годы: формирование дилерских сетей и дистрибуции



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

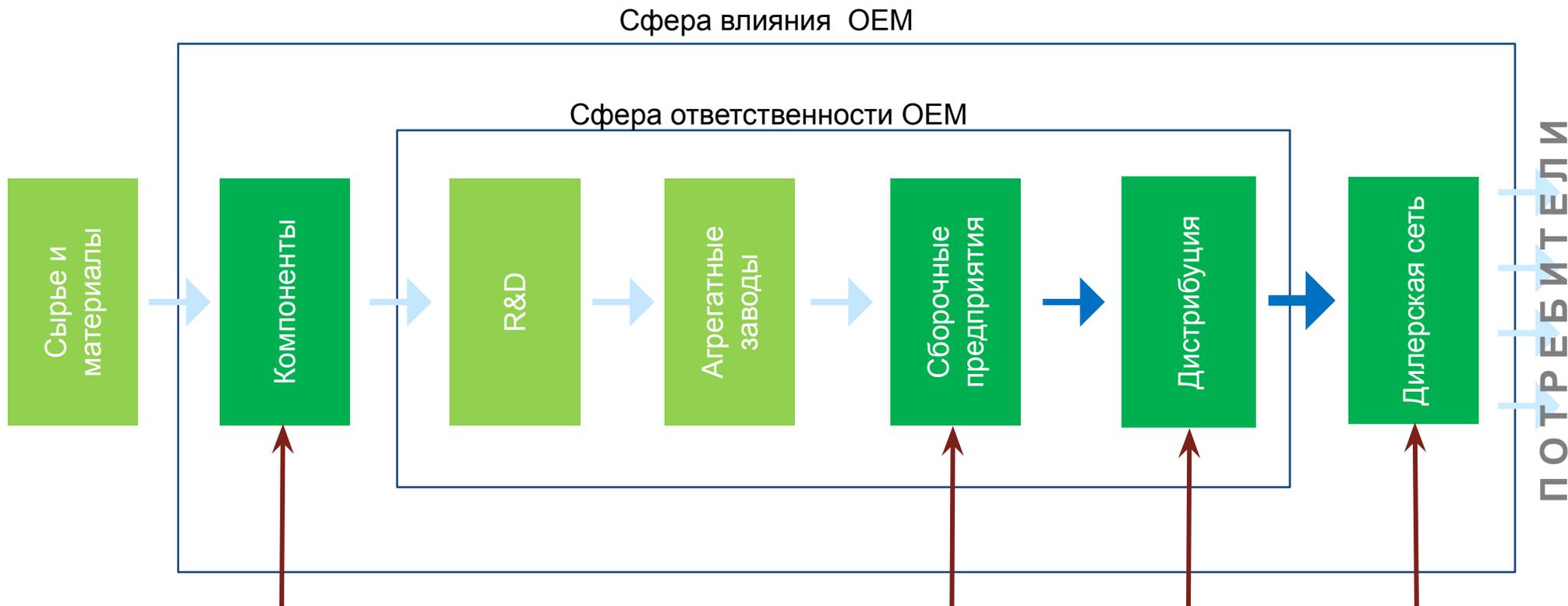


Строительство первого завода в рамках Постановления №135 – Форд, начало сборки БМВ в Калининграде, развитие остановленного из-за кризиса ТаГАЗа

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

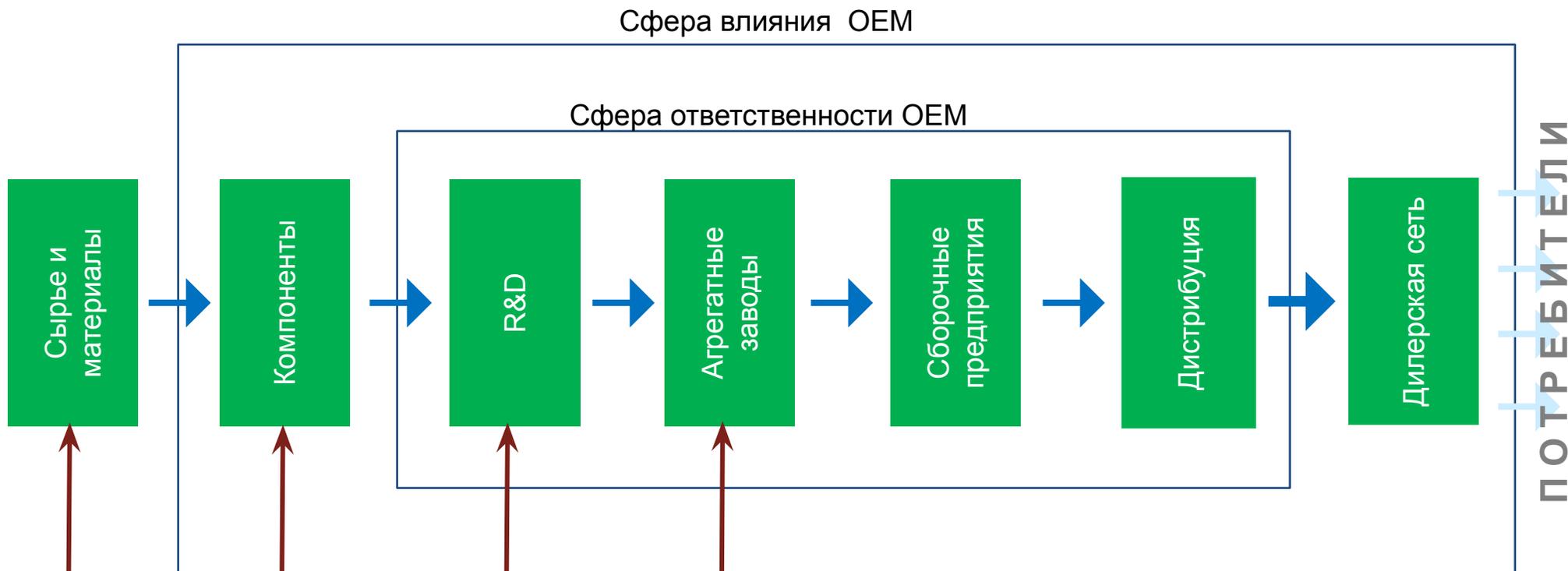


18 действующих соглашений по промышленной сборке, рост числа автомобилей собранных на территории России и начало процессов локализации автомобилей

Создание отдельных производств компонентов (38 соглашений о промсборке)

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

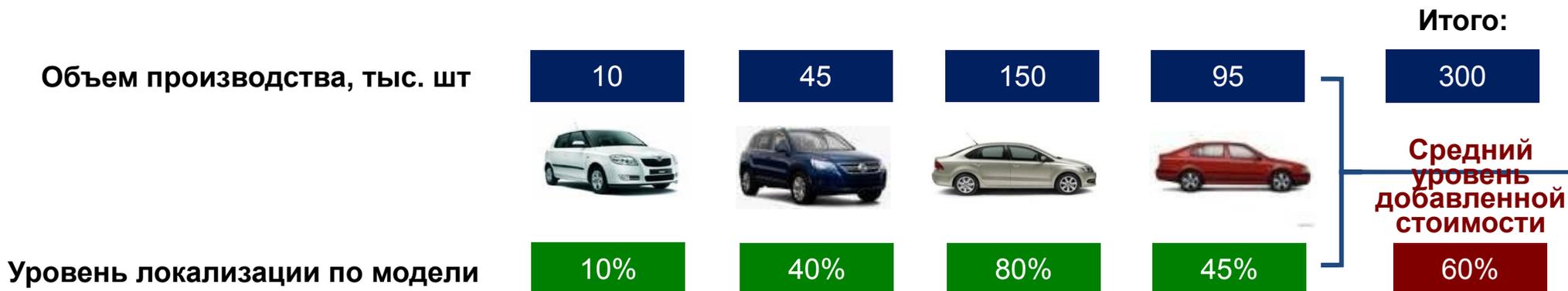
4 Этап. 2010 год и далее: Реализация установок стратегии развития автопрома до 2020 года



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