

**МИНИСТЕРСТВО ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ПРИКАЗ
от 23 апреля 2010 г. N 319**

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ СТРАТЕГИИ
РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
НА ПЕРИОД ДО 2020 ГОДА**

В соответствии с решениями, принятыми на заседании Правительства Российской Федерации (протокол заседания от 4 марта 2010 г. N 6, раздел 2, пункт 2) и на заседании подкомиссии по обеспечению устойчивого развития экономики Правительственной комиссии по экономическому развитию и интеграции (протокол заседания от 3 марта 2010 г. N 1, раздел 2, пункт 2), приказываю:

1. Утвердить прилагаемую [Стратегию](#) развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года.
2. Контроль за исполнением настоящего Приказа возложить на заместителя Министра А.В. Дементьева.

Министр
В.Б.ХРИСТЕНКО

Утверждена
Приказом Минпромторга России
от 23 апреля 2010 г. N 319

**СТРАТЕГИЯ
РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
НА ПЕРИОД ДО 2020 ГОДА**

Введение

Автомобильная промышленность является ведущей отраслью отечественного машиностроения, определяющей экономический и социальный уровень развития страны.

Ситуацию в российской автомобильной промышленности в последние несколько лет можно охарактеризовать как неоднозначную. С одной стороны, происходил бурный рост рынка, вызванный, в том числе, ростом покупательской способности населения, развитием потребительского кредитования и укреплением национальной валюты. С другой стороны, постоянно сокращалась доля отечественных производителей на автомобильном рынке при одновременном усилении конкуренции внутри ценовых сегментов.

Прогнозируя рост автомобильного рынка и изменение предпочтений потребителей, в Российской Федерации с 2005 года для привлечения инвестиций иностранных автопроизводителей был введен режим "промышленной сборки", предусматривающий поэтапную локализацию производства автомобильной техники и компонентов на территории России. В результате часть прямого импорта автомобильной техники была замещена продукцией, произведенной в Российской Федерации.

Однако приход ведущих иностранных автопроизводителей, ввиду малого объема требуемых по законодательству минимальных производственных мощностей (25 тыс.

автомобилей в год), не сформировал предпосылок для создания экономически оправданных современных производств автокомпонентной отрасли.

Результаты государственной политики по привлечению иностранных инвестиций в автомобильную промышленность, положительные, в первую очередь, для конечных потребителей, оказались недостаточными для ее полноценного развития. В связи с чем Правительственной комиссией по повышению устойчивости развития российской экономики 10 ноября 2009 г. было принято решение о разработке программы развития автомобильной промышленности России на период до 2020 года.

Стратегия развития автомобильной промышленности России на период до 2020 года (далее Стратегия) разработана на основании:

- Решения Правительственной комиссии по повышению устойчивости развития российской экономики (протокол заседания от 10 ноября 2009 г. N 23, пункт 2).

- Основных направлений антикризисных действий Правительства Российской Федерации на 2010 год, одобренных на заседании Правительства Российской Федерации (протокол от 30 декабря 2009 г. N 42, [пункт 2.3.3](#) "Развитие ключевых высокотехнологичных и инфраструктурных отраслей экономики").

- [Концепции](#) долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. N 1662-р).

- Транспортной [стратегии](#) Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. N 1734-р).

- Законодательных и иных нормативных правовых актов в области обороны и национальной безопасности Российской Федерации.

Стратегия предназначена:

- для определения приоритетных направлений развития автомобильной промышленности Российской Федерации на среднесрочную и долгосрочную перспективу и путей их реализации;

- для обеспечения на основе государственно-частного партнерства согласованности действий органов государственной власти различных уровней и бизнеса по ключевым направлениям развития отрасли в среднесрочной и долгосрочной перспективе;

- для определения перспективных направлений по разработке и корректировке законодательной и нормативной правовой базы развития автомобильной промышленности;

- для принятия решений на государственном уровне по разработке и реализации целевых программ и проектов развития автомобильной промышленности.

Настоящая Стратегия включает в себя следующие основные блоки:

- оценку текущего состояния и основных системных проблем развития автомобилестроения в России;

- определение целевых сценариев развития для четырех ключевых сегментов российского автомобилестроения: легковых автомобилей, легких коммерческих автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов, для сегмента производителей автокомпонентов;

- развитие национальной базы НИОКР и автомобильных кластеров;

- комплекс государственных мер поддержки отечественной автомобильной отрасли с планом мероприятий по их реализации на среднесрочную перспективу;

- оценку потребности в инвестициях для реализации выбранных целевых сценариев развития и источников их финансирования;

- ожидаемые результаты реализации Стратегии;

- описание организационного обеспечения реализации Стратегии.

СПИСОК ИСПОЛЪЗУЕМЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ И СОКРАЩЕНИЙ

Используемое обозначение	Расшифровка	Английская аббревиатура	Расшифровка
БРИК	Бразилия, Россия, Индия, Китай	BRIC	Brazil, Russia, India, China

ГА	Грузовые автомобили	HCV	Heavy commercial vehicles
ВВП	Валовый внутренний продукт	GDP	Gross domestic product
ИС	Интеллектуальная собственность	IP	Intellectual property
ЛА	Легковые автомобили	PC	Passenger cars
ЛКА	Легкие коммерческие автомобили	LCV	Light commercial vehicles
НИОКР	Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	R&D	Research and development
НИР	Научно-исследовательские работы	-	Research
СА	Силовые агрегаты	PT	Power trains
САПР	Система автоматизированного проектирования	CAD	Computer aided design
СП	Совместное предприятие	JV	Joint venture
M&A	Поглощения и слияния	M&A	Mergers and acquisitions
OEM	Производитель автомобилей	OEM	Original Equipment Manufacturer
OES	Производитель автокомпонентов	OES	Original Equipment Supplier
SUV	Полноприводный а/м	SUV	Sports utility vehicle

**ПАСПОРТ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ПЕРИОД ДО 2020 ГОДА**

Наименование	Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года
Основание для разработки	Решение Правительственной комиссии по повышению устойчивости развития российской экономики (протокол заседания от 10 ноября 2009 г. N 23, пункт 2). Основные направления антикризисных действий Правительства Российской Федерации на 2010 год, одобренные на заседании Правительства Российской Федерации (пункт 2.3.3 "Развитие ключевых высокотехнологичных и инфраструктурных отраслей экономики" протокола от 30 декабря 2009 г. N 42)
Государственный заказчик	Правительство Российской Федерации
Основной разработчик	Министерство промышленности и торговли Российской Федерации
Цель	Максимизация добавленной стоимости по всем переделам цепочки создания автотранспортных средств в России при достаточном выборе и качестве продукции автомобилестроения
Задачи	1. Обеспечение потребностей транспортного комплекса страны, включая личные потребности граждан, за счет внутреннего производства по всем переделам создания

	<p>конкурентоспособной автомобильной техники, отвечающей международным требованиям по безопасности, экологическим характеристикам и экономичности.</p> <p>2. Обеспечение национальной безопасности путем производства военной автомобильной техники и автомобильной техники "двойного" назначения на основе российской компонентной базы с учетом реализации "Концепции развития военной автомобильной техники на период до 2020 года".</p> <p>3. Повышение конкурентоспособности, экспортного потенциала и качества продукции автомобильной промышленности.</p> <p>4. Максимальная локализация производства комплектующих и автомобилей всех автопроизводителей.</p> <p>5. Достижение глобального стоимостного преимущества по производству комплектующих для производимой автомобильной техники.</p> <p>6. Развитие системы технического регулирования в автомобилестроении.</p> <p>7. Преодоление технологического отставания автомобилестроения России от ведущих стран мира на основе инновационного обновления и модернизации производства.</p> <p>8. Развитие региональных производств автомобильной техники и базовых автокомпонентов, включая регионы Сибири и Дальнего Востока.</p> <p>9. Формирование инфраструктуры проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию новых автотранспортных средств и автомобильных компонентов.</p> <p>10. Совершенствование системы подготовки специалистов для автомобильной промышленности, в том числе создание новых программ обучения в соответствии с международными стандартами.</p> <p>11. Совершенствование законодательства, нормативной правовой базы в области автомобилестроения и создания системы утилизации автотранспортных средств</p>
Сроки и этапы реализации	<p>2010 - 2020 годы, в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> - I этап: 2010 год. Преодоление последствий экономического кризиса; - II этап: 2011 - 2014 годы. Посткризисное восстановление отрасли. Формирование базы инновационного развития; - III этап: 2015 - 2020 годы. Развитие конкурентоспособной автомобильной промышленности в условиях стабилизации рынка
Перечень основных мероприятий	<ol style="list-style-type: none"> 1. Стимулирование спроса для органического увеличения и роста внутреннего рынка. 2. Разработка системных мероприятий по поддержке экспорта. 3. Принятие тарифных и нетарифных мер по ограничению импорта. 4. Гармонизация технического законодательства в рамках Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации. 5. Стимулирование повышения уровня локализации на территории России высокотехнологичных производств автомобильной техники. 6. Стимулирование создания производств высокотехнологичных автомобильных компонентов на территории Российской Федерации. 7. Содействие в разработке и реализации корпоративных программ реструктуризации отечественных автопроизводителей. 8. Создание условий формирования глубоких партнерств между российскими и иностранными производителями.

	<p>9. Развитие национальной базы проведения НИОКР по ключевым направлениям (компонентам) технологическим решениям (включая рассмотрение целесообразности создания национального научно-исследовательского и сертификационного центра автомобилестроения).</p> <p>10. Разработка новых и модификация существующих образовательных программ и программ повышения квалификации для обеспечения автомобильной промышленности кадрами нового типа.</p> <p>11. Разработка законодательства и нормативной правовой базы в области автомобилестроения и создания системы утилизации автотранспортных средств</p>
Исполнители	<p>Минпромторг России, Минфин России, Минэкономразвития России, Минрегион России, Минтранс России, Минобрнауки России, Федеральная антимонопольная служба России, Федеральная таможенная служба России, Министерство внутренних дел России, Минобороны России, Министерство по чрезвычайным ситуациям России и другие заинтересованные федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, ГК "Внешэкономбанк", ПС "Ростехнологии", ГК "Роснано", ОАО "Российская венчурная компания", а также предприятия автомобильной отрасли</p>
Объемы и источники финансирования	<p>Всего в 2010 – 2020 годы на инвестиции в создание и модернизацию производственных мощностей, в оборудование и НИОКР предусматривается 584,1 млрд. рублей (в ценах 2010 г).</p> <p>Источниками финансирования являются собственные средства предприятий отрасли, заемные средства, инвестиции иностранных стратегических партнеров, а также государственное финансирование.</p> <p>Объемы финансирования в разрезе по источникам будут определяться дополнительно в соответствии с разработанным комплексом мер</p>
Ожидаемые конечные результаты реализации Стратегии	<p>1. Повышение доли добавленной стоимости в автомобильной промышленности с уровня 2008 г. – 21% (492,8 млрд. руб.) до 48% (2200 млрд. руб.) в 2020 году.</p> <p>2. Увеличение к 2020 году доли продукции российского производства в общем объеме потребления на внутреннем рынке в натуральном выражении:</p> <ul style="list-style-type: none"> - легковых автомобилей – до 80%; - легких коммерческих автомобилей – до 61%; - грузовых автомобилей – до 97%; - автобусов – до 99%. <p>3. Увеличение доли экспорта продукции автомобилестроения от общего объема производства в натуральном выражении к 2020 г.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - легковых автомобилей – до 8%; - легких коммерческих автомобилей – до 14%; - грузовых автомобилей – до 50%; - автобусов – до 23%
Система организации контроля за исполнением	<p>Управление и контроль реализации Стратегии осуществляет Минпромторг России</p>

1. Цели, задачи и приоритеты государственной политики Российской Федерации по развитию национальной

автомобильной промышленности

Основной целью государственной политики Российской Федерации по развитию национальной автомобильной промышленности на период до 2020 года является Максимизация добавленной стоимости по всем переделам цепочки создания автотранспортных средств в России при достаточном выборе и качестве продукции автомобилестроения.

Для достижения поставленной цели в рамках Стратегии должны быть решены следующие основные задачи:

1. Обеспечение потребностей транспортного комплекса страны, включая личные потребности граждан, за счет внутреннего производства по всем переделам создания конкурентоспособной автомобильной техники, отвечающей международным требованиям по безопасности, экологическим характеристикам и экономичности.

2. Обеспечение национальной безопасности путем производства военной автомобильной техники и автомобильной техники "двойного" назначения на основе российской компонентной базы с учетом реализации "Концепции развития военной автомобильной техники на период до 2020 года".

3. Повышение конкурентоспособности, экспортного потенциала и качества продукции автомобильной промышленности.

4. Максимальная локализация производства комплектующих и автомобилей всех автопроизводителей.

5. Достижение глобального стоимостного преимущества по производству комплектующих для производимой автомобильной техники.

6. Развитие системы технического регулирования в автомобилестроении.

7. Преодоление технологического отставания автомобилестроения России от ведущих стран мира на основе инновационного обновления и модернизации производства.

8. Развитие региональных производств автомобильной техники и базовых автокомпонентов, включая регионы Сибири и Дальнего Востока.

9. Формирование инфраструктуры проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию новых автотранспортных средств и автомобильных компонентов.

10. Совершенствование системы подготовки специалистов для автомобильной промышленности, в том числе создание новых программ обучения в соответствии с международными стандартами.

11. Совершенствование законодательства, нормативной правовой базы в области автомобилестроения и создания системы утилизации автотранспортных средств.

Стратегия развития национальной автомобильной промышленности России основывается на следующих приоритетах:

- стимулирование разработки и производства инновационных автотранспортных средств и автомобильных компонентов, создания новых и модернизации действующих производств на территории Российской Федерации;

- достижение вновь создаваемой автомобильной техникой российского производства мирового технического уровня, в том числе по безопасности, надежности, топливной экономичности, экологическим характеристикам;

- развитие на территории Российской Федерации высокотехнологичных производств автомобильных компонентов, в том числе для поставок на экспорт;

- развитие региональных кластерных инициатив по созданию производств автомобильной техники и автомобильных компонентов;

- усиление роли НИОКР в развитии и совершенствовании автомобильной техники, ее компонентов и производственных технологий в автомобилестроении;

- увеличение добавленной стоимости по всем переделам цепочки создания автотранспортных средств в России, что позволит расширить налоговые поступления в бюджеты всех уровней;

- развитие конструктивного партнерства отечественных автопроизводителей и разработчиков с глобальными автопромышленными группами.

2. Анализ текущего состояния и перспектив развития автомобильной промышленности

2.1. Автомобильная промышленность в структуре национальной экономики

Российская автомобильная промышленность представлена предприятиями во всех сегментах автомобилестроения: производство легковых автомобилей, легких коммерческих автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов, прицепа состава, специальной и военной автомобильной техники, автомобильных компонентов (двигателей, трансмиссий, ходовых частей, автотракторного электрооборудования и автомобильной электроники и др.), автомобильных материалов, а также научно-исследовательскими и проектно-конструкторскими организациями. Всего в отрасли действует около 400 предприятий и организаций.

В настоящий момент автомобильная промышленность Российской Федерации создает порядка 1% ВВП, обеспечивая около 400 тыс. рабочих мест непосредственно в компаниях - производителях автомобилей и комплектующих. Кроме того, отрасль создает около 1000000 рабочих мест в зависимых и дилерских компаниях.

Производство автомобильной техники осуществляется в тесной кооперации с предприятиями электротехнической, металлургической, химической, электронной, легкой и других отраслей промышленности. Благодаря мультипликативному эффекту автомобилестроение обеспечивает в смежных отраслях дополнительную занятость в экономике страны около 4,5 млн. человек.

Оценка текущих и прогнозных макроэкономических параметров развития автомобилестроения в России представлена в таблице N 1.

Таблица N 1

ОЦЕНКА ТЕКУЩИХ И ПРОГНОЗНЫХ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРОВ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ В РОССИИ

п/п	Параметры	2008	2009 (оценка)	2020 (прогноз)	Источник данных
Макроэкономические:					
1	ВВП (с учетом индекса дефляции), млрд. руб.	32743	38743	63366	Минэкономразвития России
2	Численность населения, млн. чел	142,0	141,9	134,17	Росстат
3	Численность трудоспособного населения, млн. чел.	68,5	66,4	67,9	Минэкономразвития России
4	Доля автомобильной промышленности в ВВП, %	0,98%	0,57%	2,38%	Минэкономразвития России
5	Количество занятых в автомобильной промышленности от общего числа трудоспособного населения, %	0,7%	0,6%	0,6%	Минэкономразвития России
Рынок и производство:					
Объем внутреннего рынка <*>, тыс. шт.					
6	1. В целом	3202,3	1557,4	4166,6	Минпромторг России

7	2. ЛА	2801	1400	3600	Минпромторг России
8	3. ЛКА	210	102	350	Минпромторг России
9	4. Грузовые а/м	171	44	190	Минпромторг России
10	5. Автобусы	20,3	11,4	26,6	Минпромторг России
Внутреннее производство, тыс. шт.					
11	1. В целом	1793,6	723,6	3745	
12	2. ЛА	1469,4	596,9	3150	Минпромторг России, Росстат
13	3. ЛКА	196,5	75,0	280	Минпромторг России
14	4. Грузовые а/м	103,7	40,1	280	Минпромторг России
15	5. Автобусы	24,0	11,6	35	Минпромторг России
Автомобильный парк:					
16	Парк легковых автомобилей (млн.) на конец года	32	33,2	52	Минэкономразвития России, Минпромторг России
17	Обеспеченность, автомобилей/тыс. населения	225	229	363	Минэкономразвития России, Минпромторг России
18	Коэффициент выбытия, % от парка	4%	3%	6%	Минэкономразвития России, Минпромторг России
19	Плотность парка, автомобилей/км дорог	44,79	44,71	41,7	Росстат, Минпромторг России

<*> Без учета импорта поддержанных автомобилей.

Общие производственные мощности по выпуску автомобильной техники в России на конец 2008 года составили 2602,52 <*> тыс. штук в год (против 2239 <*> тыс. шт. на начало года). При этом наибольшее относительное увеличение производственных мощностей произошло в сегменте производства автобусов - за счет технического перевооружения действующих мощностей и роста производительности. Рост производственных мощностей в сегментах производства легковых и грузовых автомобилей обусловлен как проведенным техническим перевооружением, так и вводом новых мощностей.

<*> Без учета производства на неспециализированных мощностях.

Данные статистики подтверждают тот факт, что, с одной стороны, имеющиеся производственные мощности не могут обеспечить перспективные потребности внутреннего рынка, а, с другой стороны, в большинстве своем остаются недозагруженными. Во многом это объясняется сложившейся рыночной ситуацией ввиду низкой конкурентоспособности выпускаемой продукции и изношенности производственной инфраструктуры.

Изменение производственных мощностей и данные об их использовании приведены в таблице N 2.

**ИЗМЕНЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ МОЩНОСТЕЙ В АВТОМОБИЛЬНОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ДАННЫЕ ОБ ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИИ В 2008 ГОДУ**

Наименование производства	Мощность на начало 2008 года	Мощность на начало 2009 года	% изменения мощности в 2008 г.	Среднегодовая мощность, действовавшая в 2008 году	Выпуск продукции в 2008 году	Использование среднегодовой мощности в 2008 году (%)
Автомобили грузовые (включая шасси), тыс. шт.	435,7	517,7	118,8%	480,8	262	54,7
Автобусы (включая шасси), тыс. шт.	55,7	80,2	143,9%	72,7	40,3	55,5
Автомобили легковые, тыс. шт.	1837,99	1979,6	107,7%	1957,9	1437,97	73,4

Российская автомобильная промышленность в период мирового экономического кризиса оказалась одной из наиболее "пострадавших" отраслей экономики.

Производство легковых автомобилей в 2009 году сократилось на 59,4% по сравнению с 2008 годом и составило 597 тыс. штук. Отечественных моделей легковых автомобилей в 2009 г. изготовлено 316,9 тыс. шт. (36,1% объема 2008 г.), или 53,1% общего объема производства легковых автомобилей. Выпуск автомобилей иностранных брендов составил 280,1 тыс. шт. (47,3% объема 2008 года), или 46,9% общего объема производства легковых автомобилей, в том числе предприятиями, работающими в режиме "промышленной сборки", - 192,2 тыс. шт. (51,1% объема 2008 г.).

Общий объем отгруженной в 2009 году продукции легкового автомобилестроения составил 227,0 млрд. руб. (59,2% объема 2008 г.).

Производство грузовых автомобилей в 2009 году составило 91,4 тыс. шт. (35,7% объема 2008 г.). Грузовых автомобилей иностранных моделей в 2009 г. изготовлено 7,4 тыс. шт. (40,6% объема 2008 г.), что составляет 8,1% общего производства грузовых автомобилей. Общий объем отгруженной в 2009 году продукции грузового автомобилестроения составил 79,6 млрд. руб. (49,8% объема 2008 г.).

Автобусов в 2009 г. изготовлено 35,5 тыс. шт. (на 46,3% меньше, чем за 2008 г.), при этом изготовлено 4,5 тыс. шт. автобусов иностранных марок (104,5% к 2008 г.), или 12,7% общего объема производства автобусов. Общий объем отгруженной в 2009 году продукции по автобусам составил 12,6 млрд. руб. (56,6% объема 2008 г.).

Общий объем отгрузки продукции собственного производства по предприятиям автомобилестроения (включая производство автомобильных двигателей и компонентов) составил в 2009 году 489,5 млрд. руб. (56% объема 2008 года), в том числе предприятиями, находящимися исключительно в российской собственности, 226,5 млрд. руб., или 46% общего объема отгруженной в 2009 г. продукции.

В январе - октябре 2009 года сальдированный финансовый результат по отрасли составил минус 60,8 млрд. руб. (в отличие от суммарной прибыли за аналогичный период 2008 г. - 19,9 млрд. руб.), в том числе:

- по производству автомобилей - минус 57057,8 млн. руб. (легковых автомобилей - минус 40559,7 млн. руб., грузовых автомобилей - минус 11843,1 млн. руб., автобусов - минус 251,1 млн. руб.);

- по производству двигателей внутреннего сгорания для автомобилей - минус 3033,3 млн. руб.;

- по производству частей и принадлежностей автомобилей и их двигателей - минус 3999,9 млн. руб.

При этом в налоговую систему России за период январь - октябрь 2009 от предприятий автомобилестроения поступило более 39,8 млрд. руб. налогов и сборов (включая единый социальный налог и платежи во внебюджетные фонды), что составляет около 3% общей суммы поступлений по обрабатывающим отраслям промышленности.

Потребности внутреннего рынка автотранспортных средств в 2009 г. были удовлетворены за счет внутреннего производства (отечественных и локализованных иностранных автопроизводителей) по легковым автомобилям на 53,7% (41% в 2008 г.), по грузовым автомобилям на 69,6% (50,6% в 2008 г.), по автобусам на 92% (86,3% 2008 года).

Динамика рыночной ситуации по основным сегментам автомобильного производства представлена на рисунках N 1 - 4 (не приводятся).

В то же время экспертные оценки перспектив изменения рынка автомобильной техники в России, проведенные с учетом анализа автомобильного парка, уровня обеспеченности населения и транспортного комплекса в целом, свидетельствуют о его тенденциях к значительному росту в долгосрочной перспективе. Восстановление докризисного уровня автомобильного рынка прогнозируется экспертами уже к 2013 - 2014 годам (рис. N 1 - 4).

С учетом создания Таможенного союза Республики Беларусь, Российской Федерации и Республики Казахстан, предусматривающего право беспошлинного ввоза автомобилей в страны Таможенного союза, у российских производителей, а также у предприятий, функционирующих на территории Российской Федерации в режиме "промышленной сборки", появляется возможность увеличения объема сбыта готовой продукции на авторынках Казахстана и Республики Беларусь. Объем рынка легковых автомобилей Казахстана и Республики Беларусь в 2009 году оценивается в 240 - 250 тыс. автомобилей, основную часть которых составляют подержанные машины.

В связи с этим введение Единого таможенного тарифа, а также синхронизация принципов "промышленной сборки" автомобилей позволит существенно повысить уровень конкурентоспособности лицензионных продуктов, собираемых на предприятиях иностранных производителей в Российской Федерации, и создаст дополнительные возможности для наращивания объемов производства на российских заводах.

При этом российские производители смогут в полной мере воспользоваться преимуществами общего рынка с Беларуссией и Казахстаном только при условии приведения налоговых и таможенных условий, действующих в указанных странах, в соответствие с условиями, действующими в Российской Федерации, а также перехода на использование единых технических регламентов.

С ростом платежеспособного спроса структура внутренних автомобильных рынков Казахстана и Беларуссии, ввиду вступления в силу Единого таможенного тарифа, будет сдвигаться в сторону потребления новых легковых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации.

Другим направлением, по которому может развиваться взаимодействие указанных стран и Российской Федерации в сфере производства автомобилей, является создание соответствующих интегрированных структур (особенно в сфере грузовых автомобилей), что будет способствовать повышению экономической эффективности автомобилестроительных предприятий, в том числе за счет оптимизации производственных мощностей, унификации модельного ряда и используемых компонентов, расширения сбытовой сети.

2.2. Характеристика предприятий автомобильной промышленности, действующих на территории Российской Федерации

В текущей ситуации в рыночном сегменте производителей автомобилей (ОЕМ) присутствуют 4 основных типа предприятий:

1) традиционные российские производители (ОАО "АВТОВАЗ", предприятия "Группы "ГАЗ", ОАО "КАМАЗ", АМО "ЗИЛ" и др.) - характеризуются наличием изношенной производственно-технологической базы, ограниченными источниками инвестиций, нехваткой современных технологий, недостаточностью масштабов выпускаемых автомобильных платформ и моделей, гибкости производства и профессионального менеджмента;

2) российские сборочные предприятия (ОАО "Иж-Авто", ООО "Тагаз", предприятия группы "Соллерс" и др.) - характеризуются относительно современными технологиями и гибкостью производства, западным стилем управления неразвитостью собственного инжиниринга и недостаточными масштабами производства для увеличения локализации. Еще одной проблемой является отсутствие прав на интеллектуальную собственность (например, как в случае с группой компаний "АВТОТОР", являющейся контрактным сборщиком автомобилей);

3) иностранные автопроизводители (предприятия Ford, GM, Renault и т.д.) - характеризуются относительно недавним стартом производства в России, малым масштабом производства и уровнем локализации, отсутствием инжиниринговых центров;

4) прямые импортеры - присутствуют на рынке во всех категориях транспортных средств, объем их импорта напрямую зависит от государственных мер тарифного и нетарифного регулирования.

При этом российский рынок легковых автомобилей отличается высоким уровнем фрагментации по моделям, что характеризует относительную развитость рынка, но создает проблемы конкурентоспособности по масштабам производства. Основным традиционным производителем легковых автомобилей в России является ОАО "АВТОВАЗ", производственные мощности которого составляют около 1 млн. шт. в год. При этом подавляющее большинство иных автопроизводителей в России производят в среднем значительно менее 100 тыс. легковых автомобилей.

Средний объем производства на модель/платформу в России также значительно ниже уровня лучших мировых компаний. Если средний объем производства на платформу в США, странах восточной Европы, Испании и Южной Кореи составляет около 119 тыс. единиц в год, а в Китае и Бразилии - около 61 тыс. единиц в год, то в России этот показатель равен лишь 27 тыс. единиц в год.

В сегменте производителей автомобильных компонентов (OES) в России присутствуют три основных типа производителей (рис. N 5 - не приводится):

1) Российские производители компонентов, входящие в состав предприятий - производителей автомобилей, а также самостоятельные предприятия (предприятия группы "СОК", "Ителма" и т.п.):

- нацелены преимущественно на производство компонентов для существующих и устаревших российских моделей;

- располагают в основном морально и физически изношенной технологической базой;

- характеризуются нехваткой новых разработок и технологий, профессионального менеджмента;

- не имеют достаточных инвестиционных ресурсов и инжиниринговых навыков для освоения новых видов продукции и расширения клиентской базы;

- имеют низкий уровень качества, не позволяющий поставлять продукцию международным OEM и OES.

2) Совместные предприятия (СП) российских и иностранных производителей (таких как ZF, Faurecia, Delphi и т.д.):

- располагают относительно современными технологиями производства и оборудованием, полученными от международных партнеров;

- фокусируются на производстве технологически простых компонентов с низким уровнем добавленной стоимости (бамперы, жгуты, светотехника и т.д.), разработанных международными партнерами, либо на лицензионной сборке сложных компонентов с низким уровнем локализации субкомпонентов (КПП, двигатели и пр.);

- практически не имеют прав на ИС, собственного инжиниринга и НИОКР;

- имеют узкую специализацию обычно в небольшом ассортименте продуктов из одной-двух категорий компонентов.

3) Иностранные производители компонентов (например, Lear, Bosch, Federal Mogul и т.д.) являются относительно новыми производителями на российском рынке:

- характеризуются низким уровнем локализации как субкомпонентов, так и сырья;
- имеют узкую специализацию и неразвитую клиентскую базу, что приводит к малому масштабу производства;
- ориентированы на поставку на внутреннем рынке;
- фокусируются на технологически простых компонентах с низким уровнем добавленной стоимости (напр., сиденья, свечи, выхлопные системы и т.д.).

Имеющиеся производственные мощности, с одной стороны, не могут обеспечить перспективные потребности внутреннего рынка, а, с другой стороны, в большинстве своем остаются недозагруженными. Во многом это объясняется сложившейся рыночной ситуацией ввиду низкой конкурентоспособности выпускаемой российскими предприятиями продукции.

Военная автомобильная техника. Особого внимания требует тот факт, что на предприятиях автомобильной промышленности России производится продукция, напрямую направленная на обеспечение национальной обороны. Военная автомобильная техника является средством подвижности более 1500 образцов вооружения и военной техники всех видов и родов войск и во многом определяет уровень боеготовности и боеспособности Вооруженных Сил Российской Федерации. Вместе с тем парк военной автомобильной техники отличается многомарочностью, значительным количеством автомобилей со сроками службы более 12 лет, низким процентом принятых на вооружение новых автомобилей.

Существующее стремление ряда отечественных заводов к использованию импортных комплектующих (при отсутствии отечественных) создает предпосылки к невозможности их применения в войсках и к нарушению системы снабжения и, в целом, системы автотехнического обеспечения Вооруженных Сил Российской Федерации (техническое обслуживание, ремонт и др.) при возникновении политических и военных конфликтов.

Политика государства в отношении развития военной автомобильной техники выражена в целом в Военной [доктрине](#), утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 5 февраля 2010 г. N 146, а также в концепции развития военной автомобильной техники на период 2011 - 2020 годы, согласно которой разработка и применение военной автомобильной техники должны вестись преимущественно за счет предприятий промышленности в соответствии с тактико-техническим заданием Министерства обороны Российской Федерации и в соответствии с государственной программой развития вооружений.

На сегодняшний день невозможно оценить объем и структуру необходимого инвестирования, а также предоставить точные ценовые параметры военной автомобильной техники, предполагаемой к производству, а также формы и методики расчета таких цен.

В этой связи инвестиционные проекты в отношении военной автомобильной техники не рассматривались в рамках данной Стратегии и подлежат дополнительному анализу.

Техническое регулирование в автомобильной отрасли.

Нормативное правовое обеспечение автомобильной отрасли осуществляется в основном посредством технического регулирования в отношении продукции автомобилестроения.

Техническое регулирование основано на участии Российской Федерации в международных соглашениях в сфере обеспечения безопасности автотранспортных средств, применением в национальном законодательстве согласованных на международном уровне технических предписаний через технические регламенты и национальные стандарты, с учетом уровня развития экономики России и спецификой дорожно-климатических условий эксплуатации.

Следует обратить внимание на особенность дорожно-климатических зон и дорожных условий России, где к северным районам, Крайнему Северу и приравненным к ним местностям могут быть отнесены более 80% общей площади нашей страны, или 14 млн. кв. км, что затрудняет условия эксплуатации, требует особых конструктивных решений и разработки специальных нормативно-технических документов.

Принятый технический [регламент](#) о безопасности колесных транспортных средств, утвержденный Постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. N

720 (вступает в силу с 21 сентября 2010 года), с учетом развития национальной автомобильной промышленности устанавливает поэтапное внедрение современных технических предписаний в целях ликвидации технического отставания от уровня стран с высокоразвитой автомобильной промышленностью (страны ЕС, США, Японии) и повышения активной, пассивной и экологической безопасности автомобильной техники.

Принятый технический регламент "О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ", утвержденный Постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2005 г. N 609, устанавливает введение экологических классов 4 и 5 соответственно в период 2010 и 2014 г., при этом предусмотрен переходный период - для действующего экологического класса 3 - до 2012 г., для экологического класса 4 - до 2015 г.

Однако в настоящее время не решены вопросы технического регулирования проблемы утилизации автотранспортных средств, вышедших из эксплуатации. Поэтому кроме указанных выше технических регламентов должен быть разработан и технический регламент в отношении обеспечения экологически безопасной утилизации колесных транспортных средств.

С 1 января 2010 г. Комиссии таможенного союза переданы полномочия в области таможенно-тарифного и нетарифного регулирования. Утверждены новые Правила процедуры Комиссии таможенного союза, в которые включены положения, касающиеся рассмотрения вопросов ведения, применения, изменения или прекращения действия мер регулирования торговли товарами в отношении государств, не входящих в Таможенный союз. Кроме того, главами государств - участников Таможенного союза зафиксирована необходимость создания единой таможенной территории Таможенного союза к 1 июля 2010 года.

В части технического регулирования Решением N 60 комиссии Таможенного союза от 25 июня 2009 года был утвержден Комплекс мер, который опирается на минимально необходимый перечень документов для подготовки нормативно-правовой базы Таможенного союза.

Данный Комплекс мер был составлен с учетом этапов и сроков формирования единой таможенной территории Таможенного союза, а разработка нормативно-правовых документов, указанных в Комплексе мер, ведется согласно этапам и срокам формирования единой таможенной территории Таможенного союза.

По итогам восьмого заседания Комиссии таможенного союза, состоявшегося 25 сентября 2009 года, в части технического регулирования, санитарных, ветеринарных и фитосанитарных мер было подписано Решение N 85 об одобрении проектов "Соглашение об обращении продукции, подлежащей обязательной оценке (подтверждению соответствия), на таможенной территории Таможенного союза", "Соглашение о взаимном признании аккредитации органов по сертификации (подтверждению соответствия) и испытательных лабораторий (центров), выполняющих работы по подтверждению соответствия", кроме того Российской стороной был представлен проект Соглашения о сотрудничестве в области аккредитации с целью вступления в Международную Организацию по Аккредитации Лабораторий (International Laboratory Accreditation Cooperation (ILAC)) и Международный Форум по Аккредитации (International Accreditation Forum (IAF)) в качестве региональной Ассоциации. Также в целях гармонизации технических регламентов было принято Решение о представлении в качестве основы для разработки технических регламентов ЕврАзЭС принятые национальные технические регламенты Республики Казахстан.

В Республике Казахстан Постановлением Правительства от 9 июля 2008 г. N 675 утвержден технический регламент "Требования к безопасности автотранспортных средств". Указанный технический регламент, как и российский, базируется на международных документах, но отличается уровнем и количеством требований. В отличие от российского регламента в регламенте Республики Казахстан применяются гармонизированные национальные стандарты, предусмотрен запрет эксплуатации автомобильной техники с правым расположением рулевого управления, а также установлены требования к сервисным услугам и требования к процессу хранения транспортных средств и их безопасной утилизации. Кроме того, техническим регламентом предусмотрено использование сертификатов соответствия Директивам ЕС.

Процедура оценки соответствия транспортных средств техническим регламентом Республики Казахстан недостаточно детализована.

Технический регламент о требованиях к выбросам вредных (загрязняющих) веществ автотранспортных средств, выпускаемых в обращение на территории Республики Казахстан, подготовлен на основе положений аналогичного российского технического регламента, но сроки введения экологических нормативов отличаются. Так, с 1 января 2009 г. в Республике Казахстан вводятся экологические нормы Экологического этапа 2 (аналог российского экологического класса 2). Экологический этап 3 (аналог экологического класса 3) будет введен в Республике Казахстан с 1 января 2011 г.

В Республике Беларусь подготовлен проект технического регламента "Колесные транспортные средства. Безопасность", который в настоящее время находится в заключительной стадии принятия. Он также базируется на требованиях международных предписаний (Правил ЕЭК ООН и Директив ЕС) и национальных стандартов Республики Беларусь. Также, как и казахстанский, отличается от российского количеством требований и их уровнем. Кроме того, проект технического регламента Республики Беларусь не содержит описания процедуры оценки соответствия транспортных средств, а имеет ссылку на соответствующий порядок, устанавливаемый Государственным комитетом по стандартизации Республики Беларусь. Проект технического регламента "Колесные транспортные средства. Безопасность" также содержит требования к экологической безопасности транспортных средств. Предусматривается поэтапное введение экологических нормативов для автомобильной техники с дизелями - с 2012 года вводятся требования экологического класса 4, а с 2014 года - экологического класса 5. В отношении автомобильной техники с бензиновыми двигателями этапность введения экологических требований техническим регламентом не установлена.

Таким образом, первоочередными задачами являются переход на использование единых технических регламентов в рамках Таможенного союза, а также гармонизация законодательства указанных стран в части тарифного и нетарифного регулирования.

Кадровый потенциал, сложившийся к настоящему времени в автомобильной отрасли, требует реструктуризации и пополнения молодыми специалистами, инженерными и научными работниками по специальностям, востребованным отраслью.

В настоящее время персонал научно-технических центров и конструкторских бюро заводов, представители рабочих специальностей в кризисной ситуации оказались в условиях сокращения.

В то же время решение задач Стратегии, с одной стороны, потребует притока управленческого и производственного персонала, адаптированного к новым реалиям ведения автомобильного бизнеса. С другой стороны, реструктуризация и модернизация автомобильных производств неизбежно приведет к дальнейшему сокращению занятости в автомобильной отрасли и к связанному с этим росту социальной напряженности в отдельных регионах.

Оптимизация численности работающих при необходимости повышения производительности труда - одна из основных задач реализации Стратегии.

Достаточно остро стоят вопросы качества подготовки специалистов. Среднее профессиональное и среднее специальное образование оторвано от производства. Учебно-материальная база этих образовательных учреждений не отвечает современным требованиям. Автомобильные кафедры в университетах страны выпускают значительное количество специалистов, не востребованных на рынке труда, уровень доходов на предприятиях автомобильной промышленности и престижность профессии не способствуют их трудоустройству по специальности.

Для подготовки высококлассных специалистов, которые в состоянии квалифицированно решать возлагаемые задачи по разработке и производству современной и перспективной продукции, требуется их обучение по многоуровневой программе высшего образования, включающей хорошую фундаментальную подготовку, достаточные навыки профессиональной работы во время производственной, конструкторской, технологической и преддипломной практики.

Необходима разработка требований к новым современным профессиональным стандартам (квалификационным требованиям) по должностям и профессиям работающих в автомобильной отрасли, нормативной учебно-программной документации для государственных образовательных стандартов профессионального образования нового поколения, а также формирования

скоординированных с предприятиями отрасли программ целевой подготовки и переподготовки кадров.

2.3. Сопоставление российской автомобильной промышленности с мировым уровнем развития

В целях определения возможных подходов к формированию стратегии развития автомобильной отрасли в России был произведен анализ глобальных рынков по трем ключевым параметрам: критический размер объемов производства группы автопроизводителей (ОЕМ); объем производства заводов, использующих единые платформы; возможные подходы к сотрудничеству. Результаты анализа приводятся в таблице N 3.

Таблица N 3

АНАЛИЗ МИРОВОЙ ПРАКТИКИ АВТОМОБИЛЬНОГО ПРОИЗВОДСТВА

Ключевые параметры	Опыт ведущих зарубежных компаний
Группы ОЕМ и размер завода	Глобальные группы автопроизводителей легковых автомобилей имеют годовой объем производства около 3 - 8 млн. шт. при интенсивном использовании совместных платформ в пределах группы. Основной объем производства глобальных автопроизводителей приходится на заводы со средним объемом 200 - 400 тыс./год
Платформы	Глобальные самостоятельные и интегрированные автомобильные компании строят свой бизнес на 3 - 6 основных совместных платформах. В рамках групп на основе единой платформы производятся модели автомобилей различных брендов (годовой объем производства около 300 - 700 тыс. шт.)
Виды сотрудничества	Глубокое сотрудничество помимо использования совместных платформ основывается на: - интеграции по цепочке создания стоимости: использование внутренних ресурсов и аутсорсинга в НИОКР и производстве; - соглашения о закупках

Сравнение с ведущими странами с развитой автомобильной отраслью показало, что Россия отстает по таким показателям, как производительность труда, уровень инвестиций, структура торгового оборота (рис. N 6).

	Производительность - 2008			Технологии - 2008		Значимость торговли - 2008		
	занятость в промышленности (млн.)	пр-во в 2008 г. (ЛА, ЛКА, Гр.) (млн.)	коэффициент произв-ти <*>	автоинв. в осн. капитал. <*> (млрд. Евро)	НИОКР Авт. 2008 (млрд. Евро)	экспорт в общих продажах (%)	импорт в общих продажах (%)	авто-экспорт в общем экспорте <***> (%)
Россия	0,5	1,8	3,6	1,6	0,1	2	48	3
Бразилия	0,4	3,1	9,6	3,0	1,2	20	14	24
Индия	0,5	2,3	5,1	2,4	0,5	9	5	4
Китай	2,1	9,4	4,5	7,5	3,9	2	3	5
Германия	0,8	6,0	8,0	15,0	12,9	145	55	16
США	0,9	8,7	9,7	11,6	10,9	11	42	5

Рис. N 6. Сравнение отдельных показателей автомобильной

<*> Производительность рассчитывается как соотношение производства автомобилей на работника.

<*> Инвестиции - общие инвестиции в фикс. капитал в автоиндустрии за 2008. Для Бразилии - ежегодные инвестиции посчитаны из трехгодичного инвестиционного плана.

<***> Данные для общего экспорта не включают природные ресурсы (нефть, газ и т.д.).

Источники: Госкомстат; Анализ прессы; BCG Global Knowledge; United Nations Commodity Trade Statistics Database; анализ BCG.

Объем инвестиций в основной капитал в России в 2008 г. составил 1,6 млрд. евро, что значительно ниже по сравнению с 2,4 млрд. евро в следующей по объему инвестиций стране - Индии. При этом объем производства в Индии несколько выше, чем в России.

Технический уровень создаваемой в последние годы российской автомобильной техники в основном соответствует международным требованиям, с существенной задержкой (до 4 - 7 лет) по времени их применения, в частности, по выбросам вредных веществ (уровень норм Евро), по обеспечению защиты пешеходов при дорожно-транспортных происшествиях, по оснащению электронными системами обеспечения устойчивости и т.п. Имеется определенное отставание и по уровню надежности, ресурсу, топливной экономичности, уровню комфорта, по использованию в серийном производстве передовых технических идей и технологий.

В настоящее время автомобильный НИОКР в России также отстает от мирового уровня (рис. N 6). Затраты на НИОКР российских производителей автомобилей не превышают 1% от годовой выручки, в то время как в ведущих зарубежных компаниях эти затраты составляют 4 - 5% от годового оборота и выше. Это приводит к тому, что цикл развития новых моделей в России значительно длиннее, чем в ведущих мировых компаниях и, как результат, темп обновления модельного ряда заметно ниже.

Принимая в расчет, что 4% от годовой выручки являются средним показателем затрат на НИОКР по глобальным производителям, предполагается, что суммарные годовые затраты на НИОКР в России должны составлять не менее 44 - 53 млрд. рублей в год.

3. Определение системных проблем автомобильной отрасли

3.1. Основные системные проблемы развития автомобилестроения

К числу системных проблем в автомобильной промышленности России следует отнести:

- слабый продуктовый набор и низкие инвестиции в производство;
- низкий объем производства и малые производственные мощности, технологическое отставание отрасли;
- практическое отсутствие современной автокомпонентной промышленности. Низкий уровень конкуренции на рынке комплектующих из-за малого присутствия международных автопроизводителей. Низкое качество российских поставщиков комплектующих при малом масштабе производства по моделям;
- отсутствие последовательной тарифной и таможенной политики;
- отсутствие особой политики стимулирования НИОКР и низкий объем ее финансирования;
- несовершенство нормативного правового регулирования;
- низкий уровень инвестиционной привлекательности российских предприятий;
- низкие кадровый потенциал и производительность труда.

Особенно наглядно это видно на примере производства легковых автомобилей.

3.2. Составляющие факторы системных проблем

3.2.1. Слабый продуктовый набор и недостаточные инвестиции в развитие

Потеря значительной доли рынка связана не только с низким техническим уровнем отечественных автотранспортных средств, но и с низким уровнем инвестирования в разработку новых платформ и моделей, ограниченным числом предлагаемых моделей и предоставляемых потребителям опций. Если отечественный производитель выпускает 3 - 5 фиксированных комплектаций для каждой модели, то зарубежный предлагает 5 - 10 комплектаций с возможностью дополнительных опций и индивидуальной "постройкой" автомобиля под каждого покупателя.

Российские компании инвестировали в развитие отрасли в доленом отношении от объема реализации в 4 - 5 раз меньше своих иностранных конкурентов, что является следствием недостаточной эффективности финансовых механизмов, в том числе по привлечению кредитных ресурсов по срокам и по средним годовым ставкам. Сегодня практически невозможно привлечение кредитных средств ни по срокам, сопоставимым со сроком окупаемости автомобильных производств (6 - 7 лет), ни по средним ставкам (8 - 10% годовых), в то время как ведущие зарубежные автопроизводители имеют возможность привлечения долгосрочных средств (по ставкам 5 - 6% и менее).

3.2.2. Отсутствие современной отрасли производства автомобильных компонентов

Организация "промышленной сборки" ведущими иностранными автопроизводителями ввиду малого объема производственных мощностей пока не привела к созданию экономически оправданных современных производств автомобильных компонентов, несмотря на выполнение ими формальных требований по уровню локализации.

Соглашения, подписанные с иностранными производителями по организации "промышленной сборки" автомобильных компонентов, пока не получили должного развития. Автокомпонентная отрасль слишком раздроблена и в основе своей состоит из автомобильных заводов, как правило, выведенных из комплексных производств и характеризующихся в большинстве наличием устаревшего технологического оборудования, и, как правило, отсутствием прав на интеллектуальную собственность.

По различным оценкам не более 5% российских предприятий, производящих автокомпоненты, соответствует требованиям стандарта ISO/TC-16949, устанавливающего специфические требования к системам менеджмента качества поставщиков автомобильной промышленности, а также иным требованиям по качеству и организации производства.

В современном понимании российская компонентная отрасль отсутствует. Ее нужно во многом создавать практически заново либо самостоятельно, реструктуризируя автозаводы и базируясь на наличии сырьевых ресурсов, либо с привлечением иностранных поставщиков. Однако лишь 12% из числа мировых лидеров компонентной отрасли сочли необходимым открыть свой бизнес в России.

В то же время, постоянное давление со стороны международных партнеров России в части открытости рынка приведет к тому, что большинство иностранных предприятий, производящих небольшой объем продукции, закроется, переключившись на прямой импорт.

3.2.3. Низкая производительность труда и значительная численность занятых в отрасли

Российская автомобильная промышленность отстает по производительности труда от лидеров рынка не менее чем в 2 - 3 раза. По экспертным оценкам количество занятых непосредственно в автомобильной промышленности, без учета вспомогательных производств и сферы обслуживания, в 2020 году должно быть не более 400 тыс. человек при прогнозируемых объемах производства.

Приведение численности в соответствие с основными параметрами конкурентоспособности будет неизбежным как с точки зрения качества (через автоматизацию наиболее ответственных операций), так и с учетом продолжающегося роста стоимости труда.

3.2.4. Отсутствие особой политики стимулирования НИОКР

Развитие полноценной автомобильной промышленности невозможно без наличия собственной базы НИОКР и интеллектуальной собственности по ключевым элементам, компонентам, техническим и технологическим решениям.

В настоящее время за редким исключением (НТЦ ОАО "АВТОВАЗ", НТЦ ОАО "КАМАЗ", НТЦ "Группы ГАЗ") предприятия автомобилестроения не обладают развитыми научными и инжиниринговыми центрами. Существующие на предприятиях конструкторские и технологические бюро в основном ориентированы на решение текущих проблем производства.

Реализация отдельных научно-технических проектов, в том числе осуществляемых государственными научными организациями (ФГУП "НАМИ", ФГУП "НИИАЭ"), а также проектов, финансируемых с привлечением бюджетных средств, практикуемая в настоящее время, безусловно решает отдельные проблемы научно-технического развития отрасли, но в связи с раздробленностью инжинирингового потенциала и субоптимальным объемом производства новых видов техники не позволяет осуществить интегрирование целей и ресурсов, координацию действия государства и бизнеса по созданию автомобильной техники нового поколения.

Выводы

Текущее состояние автомобильной промышленности в России, особенно в сегменте производства легковых автомобилей, несмотря на значимость и степень влияния на экономику страны в целом, можно охарактеризовать как критическое. При сохранении текущих тенденций, если на государственном уровне не будут приняты решительные комплексные меры по стимулированию инновационного развития отрасли, отечественное автомобилестроение может полностью деградировать через 3 - 5 лет.

4. Альтернативные сценарии развития отрасли

4.1. Описание основных альтернативных сценариев развития автомобилестроения России

В рамках Стратегии рассматриваются и моделируются четыре основных возможных сценария развития автомобильной отрасли в России. Альтернативные сценарии основаны на прогнозах развития автомобильного рынка до 2020 года по четырем ключевым сегментам рынка автотранспортных средств: легковых автомобилей, легких коммерческих автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов. Определение сценариев основано на двух ключевых показателях автомобильного рынка: доле импорта на внутреннем рынке и соотношении экспорта автотранспортных средств к внутреннему рынку. Данные показатели предполагают четыре возможных варианта существования и развития автомобильных рынков.

Высокая доля импорта и высокая доля экспорта. Такие показатели обычно характерны на рынках, которые, с одной стороны, не имеют значительных барьеров для импортных автомобилей и, с другой стороны, являются важными глобальными центрами производства автомобилей. Примерами таких рынков являются страны восточной Европы (Чехия, Венгрия, Польша и т.д.) и Испания.

Высокая доля импорта и низкая доля экспорта. Такие показатели обычно характерны на рынках, где национальные производители неконкурентны на мировом уровне и локализация полноценного производства невыгодна для международных производителей. В текущем положении находятся рынки легковых и грузовых автомобилей России.

Низкая доля импорта и высокая доля экспорта. Такие показатели характерны на рынках, где существует высокий уровень защиты внутреннего рынка, но где национальные автопроизводители высоко конкурентны на мировом уровне. Примерами таких рынков являются Южная Корея и Япония.

Низкая доля импорта и низкая доля экспорта. Такие показатели характерны для стран, где национальные или локализованные международные производители слабо конкурентны на мировом уровне и где правительство активно реализует политику локализации производства для потребления на внутреннем рынке. Примерами таких рынков являются Бразилия и Китай. Эти характеристики имеют рынки легких коммерческих автомобилей и автобусов в России.

Исходя из представленных четырех вариантов развития автомобильных рынков возможна реализация четырех основных сценариев развития автомобильной отрасли России.

Сценарий "Инерционный", условно именуемый "Текущий вектор", предполагает продолжение текущих тенденций на автомобильном рынке без существенных изменений. В данном сценарии роль государства заключается в продолжении стимулирования проведения отдельных НИОКР, поддержание текущего уровня тарифов на ввоз готовых автомобилей, повышение степени локализации производства, субсидирования и иной поддержке производителей автокомпонентов. Сценарий приведет к дальнейшему повышению доли импорта на российском рынке и снижению доли экспорта продукции российского производства с последующей деградацией национальной автомобильной промышленности.

Сценарий "Умеренно инновационный", условно именуемый "Партнерство", предполагает реструктуризацию автомобильной отрасли с целью повышения способности российской автоиндустрии удовлетворить спрос на местном рынке. Ключевыми элементами реструктуризации будут являться: активное привлечение иностранных партнеров, организация многочисленных СП.

В данном сценарии акцент деятельности государства направлен на: поощрение сотрудничества российских и зарубежных компаний и развитие государственно-частного партнерства в НИОКР; финансирование части затрат НИОКР национальным компаниям; предоставление государственных гарантий по кредитам на покупку лицензий и разработку НИОКР; поощрение создания СП с зарубежными производителями; ограничение доли иностранных партнеров в СП на уровне 50%; стимулирование более высокого уровня локализации и увеличения мощностей по производству автомобилей; предоставление длинных кредитных ресурсов с одновременной компенсацией части процентной ставки; поощрение создания СП и консолидации производителей автокомпонентов; разработку нормативных требований по средней степени локализации автомобилей и ключевых автокомпонентов - не менее 50% через 3 - 5 лет после начала производства; использование механизма переработки для внутреннего потребления.

Данный сценарий приведет к значительному снижению доли прямого импорта при сохранении или возможном росте текущей доли экспорта.

Сценарий "Инновационно-активный", условно именуемый "Крупный экспортер", предполагает своей целью вывод российской автомобильной индустрии на уровень глобальной конкурентоспособности путем существенной реструктуризации автомобильной отрасли, обширных инвестиций в модернизацию российских активов и в НИОКР, а также умеренное ужесточение заградительных мер для импорта на внутреннем рынке.

В данном сценарии деятельность государства будет направлена на: финансирование большей части затрат на НИОКР национальным компаниям; предоставление государственных гарантий по кредитам на разработку НИОКР; субсидирование российских разработок и закупки иностранной ИС (либо покупку инжиниринговых компаний); создание центра НИОКР с целью унификации компонентной базы по НСВ и автобусам; активное размещение государственных заказов; предоставление длинных кредитных ресурсов с одновременной компенсацией части процентной ставки; разработку и проведение комплексной программы поддержки экспорта; инвестиции и предоставление экспортных субсидий на произведенные в России компоненты; разработку и реализацию директивных требований по локализации ключевых автокомпонентов.

Данный сценарий может привести к значительному снижению доли импорта, а также к значительному повышению доли экспорта.

Сценарий "Инновационно-пассивный", условно именуемый "Закрытый рынок", который предполагает установление заградительных мер защиты от импорта внутреннего рынка со значительным государственным участием в развитии автомобильной отрасли. Данный сценарий может привести к практически полному отсутствию доли импорта, а также к практически полному отсутствию доли экспорта. Однако такой сценарий не реализуем в существующих политических реалиях, в связи с чем он был исключен из рассмотрения.

Основные прогнозные характеристики реализации сценариев развития автомобильной отрасли в Российской Федерации представлены в таблице N 4.

**ПРОГНОЗ РЕАЛИЗАЦИИ СЦЕНАРИЕВ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ОТРАСЛИ
ПО КЛЮЧЕВЫМ СЕГМЕНТАМ К 2020 ГОДУ**

Сегмент рынка	Сценарий	"Текущий вектор"	"Партнерство"	"Закрытый рынок"	"Крупный экспортер"
Производство конечной продукции (ОЕМ)	Структура/ Организация	Российские ОЕМ в основном работают в качестве производителей техники иностранных брендов по контракту	Российские ОЕМ интегрированы в глобальные группы, несколько иностранных производств ОЕМ локализовано	Российские ОЕМ обладают монополией – собственная/ лицензированная интеллектуальная собственность	Российские ОЕМ – независимые или в партнерстве с глобальными ОЕМ. Конкурентоспособны на глобальном уровне
	Рыночный акцент	Национальное производство удовлетворяет лишь около 50% спроса, остальное импортируется	Производство в России нацелено на удовлетворение внутреннего спроса – малый объем импорта и экспорта	Импорт очень мал, российские ОЕМ производят продукцию только для внутреннего рынка	Ориентировка на экспорт, более 1/3 собранных в России автомобилей экспортируется
	Степень консолидации	Один или нескольких небольших, мало-масштабных ОЕМ, не имеющих собственной интеллектуальной собственности и моделей	2 (или больше) ОЕМ входят в глобальные группы, заимствуют платформы и прочую интеллектуальную собственность	2 – 3 независимых ОЕМ. Малый масштаб на глобальном уровне	1 крупный консолидированный российский независимый ОЕМ и несколько нишевых производителей
Производство автомобильных компонентов	Иностранные производители	Незначительное присутствие, поставки только иностранным ОЕМ	Сильное присутствие иностранных OES, многочисленные СП с российскими компаниями	Акцент на имеющиеся иностранные ОЕМ, низкий уровень локализации	Большинство крупнейших OES присутствует в России, акцент на поставки российским ОЕМ
	Российские производители	Неконкурентны, поставки только запчастей устаревших	СП российских OES с иностранными партнерами	Акцент только на российские ОЕМ	Конкурируют с иностранными компаниями

		российских моделей, деградация отрасли			
НИОКР	Роль российской НИОКР	НИОКР существует только на уровне производственных площадок	Россия - часть глобальной сети НИОКР иностранных ОЕМ, со специализированными компетенциями	НИОКР только у российских ОЕМ	Полномасштабные подразделения НИОКР российских ОЕМ
	Акцент НИОКР	Ограничен инженер- ным и технологичес- ким обеспечением производства	Акцент на имеющиеся в России преимущества	Акцент на разработку моделей для России	Акцент на разработку моделей/ платформ для мирового рынка

4.2. Выбор сценариев развития автомобильной отрасли в Российской Федерации

Ввиду значительного различия между сегментами автомобильного рынка и состояния действующих производств детализация сценариев проведена по ключевым сегментам автомобильного рынка в России:

- легковых автомобилей;
- легких коммерческих автомобилей;
- грузовых автомобилей;
- автобусов;
- автокомпонентов.

Анализ сценариев развития по каждому из сегментов производства автомобилей проведен исходя из следующих текущих параметров и консенсус-прогноза экспертов и автопроизводителей:

- размер внутреннего рынка;
- доля и объемы импорта к 2020 году;
- внутренне производство, рассчитанное с учетом:
 - доли и объемов экспорта;
 - распределения объемов внутреннего производства между различными категориями производителей, а именно: российскими независимыми OEM (такими как ОАО "АВТОВАЗ"), совместными предприятиями, между российскими OEM и иностранными (например, проект Фиат-Соллерс) и иностранными OEM, осуществляющими проекты в России (Форд);
- оценки количества возможных производителей из числа локальных для каждого из сценариев;
- количества иностранных производителей.

Оценка соответствия каждого из сценариев установленным целям развития автомобильной отрасли в Российской Федерации с учетом реалистичности их реализации показала, что сценарий "Крупный экспортер" наиболее полно соответствует установленным государственным целям развития отрасли, однако уровень его реалистичности относительно невысок и требует значительных затрат для реализации.

С другой стороны, сценарий "Партнерство" несколько меньше соответствует установленным целям, но характеризуется значительно более высоким уровнем реалистичности.

Ключевыми участниками автомобильного рынка в России являются:

- потребители (П) - покупатели автотранспортных средств. Основными интересами данной группы являются следующие факторы - недорогой, удовлетворительного качества автомобиль, широкий выбор моделей, низкая стоимость владения;
- работники (Р) - занятые напрямую в автомобильной отрасли или в смежных отраслях. Ключевыми интересами данной группы являются гарантированная занятость и стабильный доход;
- собственники (С) - владельцы активов по всей цепочке создания стоимости в автомобильной отрасли. Для данной группы ключевыми интересами являются: максимизация прибыли в относительно стабильной отрасли и доходность на капитал;
- государство (Г). Ключевыми интересами государства являются: обеспечение национальной и технологической безопасности; социальная стабильность регионов; максимизация налоговых поступлений; продвижение на национальном и международных рынках автомобилей отечественных торговых марок.

Анализ соответствия сценариев интересам участников автомобильного рынка России выявил незначительную разницу между сценариями "Крупный экспортер" и "Партнерство", заключающуюся в несколько более низком удовлетворении интересов государства в сценарии "Партнерство". Наименьшее соответствие интересам участников автомобильного рынка России показали сценарии "Текущий вектор" и "Закрытый рынок".

При выборе сценариев развития автомобильной отрасли проведена оценка их соответствия целям настоящей Стратегии и интересам участников автомобильного рынка России.

4.2.1. Сегмент производства легковых автомобилей

Для сегмента легковых автомобилей на территории Российской Федерации с учетом текущего состояния наиболее приоритетным сценарием развития является сценарий "Партнерство" (рис. N 7 - не приводится).

Данный сценарий предполагает обеспечение около 80% потребительского спроса за счет внутреннего производства и незначительный объем экспорта (не более 8% от общего объема производства), преимущественно на рынки СНГ. Предполагается, что внутреннее производство будет разделено примерно в равных долях между российскими - 52% (1,65 млн. шт.) и иностранными локализованными производителями - 48% (1,5 млн. шт.).

Предполагается также, что на российском рынке будет два крупных российских производителя (в партнерстве с иностранными) и 4 - 5 крупных локализованных иностранных производителей. Реализацию сценария планируется структурировать без дополнительного повышения таможенных пошлин.

Реализация сценария предполагает организацию/модернизацию производства по следующим проектам:

В области производства легковых автомобилей:

- проектам ОАО "АВТОВАЗ" по созданию нового поколения автомобилей на платформе "Kalina" (330 тыс. шт.), RF 90 класса "B" (330 тыс. шт.), класса "C" (330 тыс. шт.) и "4x4" (66 тыс. шт.);
- проекту развития полного цикла производства легковых автомобилей ОАО "Группы ГАЗ" (150 тыс. шт.);

- проекту производства легковых автомобилей FIAT-"Соллерс" (до 500 тыс. шт.);

- проектам развития других автопроизводителей (2 x 150 тыс. шт.);

- проектам развития полного цикла глобальных автопроизводителей (800 тыс. шт.).

В области производства силовых установок:

- проекту совместного производства двигателя K4/J Рено-АВТОВАЗ (450 тыс. шт.);

- проекту модернизации двигателя 1,8 л АвтоВАЗ (350 тыс. шт.);

- проекту модернизации двигателя 1,6 л АвтоВАЗ (380 тыс. шт.);

- проектам технического перевооружения производств по выпуску силовых агрегатов АвтоВАЗ;

- проектам производства других силовых агрегатов (включая моторы менее 1 л и 2 - 2,8 л различных российских производителей (600 тыс. шт.), в том числе производство двигателей и КПП в рамках проекта FIAT-"Соллерс".

В области производства автокомпонентов:

- проектам по производству дифференциалов, ШРУС, опор, тяг, шарниров, модулей подвески, систем АБС, тормозных механизмов, рулевых систем, систем пассивной безопасности, каркасов и компонентов сидений, генераторов и стартеров, электромеханических приводов, переключателей и приборов, дверных панелей, климатических систем, систем охлаждения, электронных систем управления, выхлопных систем, прецизионных э/сварных труб и др.

В области НИОКР:

- проектам по разработке нового поколения ДВС на различных, включая альтернативные, топливах;

- проектам по разработке комбинированных энергоустановок и топливных элементов;

- приобретения лицензии на платформу RF 90;

- проектам совершенствования компонентной базы, совершенствования конструкции автомобилей в рамках выполнения перспективных требований по экологической, пассивной, активной безопасности, а также утилизации.

Для реализации сценария необходим общий объем инвестиций в производственные мощности и НИОКР для указанного сегмента в размере 227,5 млрд. руб. При этом планируется обеспечить объем производства легковых автомобилей, включая автомобили иностранных марок - 3,15 млн. штук с долей автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации - 80% рынка.

4.2.2. Сегмент производства легких коммерческих автомобилей

Для сегмента легких коммерческих автомобилей на территории Российской Федерации с учетом текущего состояния наиболее приоритетным является сценарий "Партнерство" (рис. N 8 - не приводится).

Рассмотрены два варианта сценария "Партнерство", различающиеся по уровню тарифной защиты рынка. В качестве основного был выбран сценарий без тарифной защиты, т.е. с сохранением ставок ввозных таможенных пошлин, утвержденных [Решением](#) Межгосударственного Совета ЕврАзЭС от 27 ноября 2009 N 18. Данный сценарий предполагает удовлетворение около 65% спроса за счет внутреннего производства и небольшой объем экспорта (не более 14% от общего объема производства), преимущественно на рынки СНГ. Предполагается, что внутреннее производство будет контролироваться преимущественно российскими производителями, которые будут обеспечивать 91% (255 тыс. шт.) от общего объема производства. Предполагается также, что на рынке будет два крупных российских производителя (оба в партнерстве с иностранными производителями) и несколько небольших локализованных иностранных производителей.

Реализация сценария предполагает организацию/модернизацию производства по следующим проектам:

В области производства легких коммерческих автомобилей:

- проектам развития полного цикла производства легких коммерческих автомобилей "Соллерс";

- проектам развития существующих мощностей производства легких коммерческих автомобилей "Группы ГАЗ";

В области производства силовых установок:

- проектам производства "Группы ГАЗ" дизелей и двигателей с искровым зажиганием, работающих на бензине и газообразных топливах (200 тыс. шт.);

- проектам производства группы "Соллерс" дизелей и двигателей с искровым зажиганием, работающих на бензине и газообразных топливах (200 тыс. шт.).

В области производства автокомпонентов:

- проектам по производству элементов интерьера/экстерьера, заднего моста, бамперов, приборных панелей, фар, сидений, элементов подвески, систем выпуска, элементов систем активной безопасности и топливных систем, элементов рулевого управления и др.

В области НИОКР:

- проектам по разработке новых платформ для "Группы ГАЗ" и группы "Соллерс";

- проектам по развитию существующих продуктов "Группы ГАЗ" и группы "Соллерс";

- проектам по разработке нового поколения ДВС на различных, включая альтернативные, топливах;

- проектам по разработке комбинированных энергоустановок и топливных элементов;

- проектам совершенствования компонентной базы, совершенствования конструкции автомобилей в рамках выполнения перспективных требований по экологической, пассивной, активной безопасности, а также утилизации.

Для реализации данного сценария необходим общий объем инвестиций в производственные мощности и НИОКР для указанного сегмента в размере 48,4 млрд. руб. При этом планируется обеспечить объем производства отечественных легких коммерческих автомобилей в количестве 280 тыс. штук с долей автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации, - 65% рынка.

4.2.3. Сегмент производства грузовых автомобилей

Для сегмента производства грузовых автомобилей на территории Российской Федерации с учетом текущего состояния наиболее приоритетным является сценарий "Крупный экспортер" (рис. N 9 - не приводится), предполагающий сохранение действующих ставок ввозных таможенных пошлин.

Данный сценарий предполагает полное обеспечение российского рынка за счет внутреннего производства (190 тыс. шт.), значительный объем экспорта - более 30% (90 тыс. шт.) от общего объема производства, а также производство российских автомобилей за рубежом в объеме около 100 тыс. шт. Доля российских производителей будет составлять 80% от общего объема

производства, где 40% - доля российских независимых производителей и 40% - доля российских производителей в партнерстве с иностранными. Предполагается, что на рынке будет два крупных российских производителя (один независимый и один в партнерстве с иностранным) и 2 - 3 небольших локализованных иностранных производителя.

Реализация сценария предполагает организацию/модернизацию производства по следующим проектам:

В области производства грузовых автомобилей:

- проектам по производству кабин ОАО "КАМАЗ" (200 тыс. шт.) и "Группы ГАЗ";
- проекту по производству мостов ОАО "КАМАЗ" (200 тыс. шт.);
- проекту по модернизации существующих мощностей по производству грузовых автомобилей "Группы ГАЗ";
- проекту по созданию полного цикла производства грузовых автомобилей на Дальнем Востоке группы "Соллерс" (50 тыс. шт.).

В области производства силовых установок:

- проекту по производству на ОАО "КАМАЗ" силовых установок мощностью 150 - 500 л.с. (200 тыс. шт.);
- проекту по производству "Группой ГАЗ" силовых установок мощностью 130 - 315 л.с. (100 тыс. шт.);
- проектам по производству автоматических и механических КПП на ОАО "КАМАЗ" (200 тыс. шт.) и механических КП "Группой ГАЗ" (100 тыс. шт.).

В области производства автокомпонентов:

- проектам по производству элементов топливной системы, ЦПТ, раздаточных коробок, лонжеронного комплекса, рулевых приводов, элементов интерьера/экстерьера, элементов электрики/электроники/автоматики и др.

- проекту по консолидации комплекса цветного литья.

В области НИОКР:

- проекту по разработке новой кабины для ОАО "КАМАЗ";
- проектам по разработке нового поколения грузовых автомобилей традиционного модельного ряда ОАО "КАМАЗ";
- проектам по разработке нового поколения полноприводных грузовых автомобилей модельного ряда "Группы ГАЗ";
- проекту по разработке нового поколения среднетоннажного грузового автомобиля для "Группы ГАЗ";
- проекту по разработке мостов для "Группы ГАЗ";
- проекту по разработке новой кабины для "Группы ГАЗ";
- проектам по разработке нового поколения силовых установок, работающих на традиционных и альтернативных топливах;
- проектам по разработке нового поколения трансмиссий (в том числе и электромеханических);
- проектам совершенствования компонентной базы, совершенствования конструкции грузовых автомобилей в рамках выполнения перспективных требований по экологической, пассивной, активной безопасности, а также утилизации.

Для реализации выбранного сценария необходим общий объем инвестиций в производственные мощности и НИОКР для указанного сегмента в размере - 136,1 млрд. руб. При этом планируется обеспечить объем производства отечественных грузовых автомобилей в размере - 280 тыс. штук, из них более 30% произведенных автомобилей будут поставляться на экспорт - 90 тыс. шт.

4.2.4. Сегмент производства автобусов

Для сегмента автобусов на территории Российской Федерации с учетом текущего состояния наиболее приоритетным сценарием развития является сценарий "Крупный экспортер" (рис. N 10 - не приводится).

Данный сценарий предполагает удовлетворение всего спроса за счет внутреннего производства (27 тыс. шт. - 77% от общего объема производства) и значительный объем экспорта

(8 тыс. шт. - 23% от общего объема производства). Предполагается, что доля независимых российских производителей будет составлять 75% от общего объема производства, российских производителей в партнерстве с иностранными - 23%, а иностранных производителей - не более 2%. Также предполагается, что на рынке будет 2 - 3 крупных независимых российских производителя, 2 - 3 российских производителя в партнерстве с иностранным и 2 - 3 небольших локализованных иностранных производителя.

Реализация сценария предполагает организацию/модернизацию производства по следующим проектам:

В области производства автобусов:

- проектам по модернизации существующих мощностей (покрасочные мощности, крупный пластик) "Группы ГАЗ".

В области производства автокомпонентов:

- проектам по производству элементов лонжеронного комплекса, рулевых приводов, элементов интерьера/экстерьера, элементов электрики/электроники/автоматики и др.

В области НИОКР:

- проектам по разработке нового поколения ДВС, работающих на традиционных и альтернативных топливах;

- проектам по разработке нового поколения трансмиссий (в том числе и электромеханических);

- проектам по созданию модульных конструкций силовых установок (включая гибридные);

- проектам совершенствования компонентной базы, совершенствования конструкции автобусов в рамках выполнения перспективных требований по экологической, пассивной, активной безопасности, а также утилизации.

Для реализации выбранного сценария необходим общий объем инвестиций в производственные мощности и НИОКР для указанного сегмента в размере 23,6 млрд. руб. При этом планируется обеспечить объем производства отечественных автобусов в размере 35 тыс. штук. Более 20% произведенных автобусов - 8 тыс. шт. - будут поставляться на экспорт.

4.2.5. Сегмент производства автомобильных компонентов

В сегменте поставщиков автокомпонентов на территории Российской Федерации с учетом текущего состояния отрасли наиболее приоритетным сценарием развития является "Партнерство". Это обусловлено практически полным отсутствием современной локальной базы поставщиков и необходимостью привлечения партнеров для создания СП и модернизации российских производителей.

Основные целевые показатели рынка автокомпонентов будут зависеть от реализации сценариев развития сегментов рынка автотранспортных средств и представлены выше для каждого сегмента.

Для реализации сценариев развития сегментов автомобильного рынка России необходима реструктуризация ландшафта российских поставщиков автокомпонентов с вертикальной на горизонтальную специализацию. Существующая вертикальная специализация подразумевает построение производителей категорий автокомпонентов под конкретного автопроизводителя. При этом наблюдаются небольшие объемы и мощности производств, практически отсутствует конкуренция, низкое качество продукции, нет стимула инвестировать в новые продукты, а в долгосрочной перспективе обеспечить производство автокомпонентов для новых отечественных и иностранных производителей. Реструктуризация ландшафта российских поставщиков автокомпонентов по горизонтальной специализации предполагает их укрупнение и специализацию по категориям автокомпонентов с обеспечением поставок для нескольких автопроизводителей. При этом планируется, что в каждой категории автокомпонентов будут присутствовать 2 - 3 производителя, конкурирующих между собой. Это позволит обеспечить большой объем производства, повысить качество и степень локализации для иностранных производителей.

Для реализации выбранного сценария необходим общий объем инвестиций в производственные мощности и НИОКР для указанного сегмента в размере 148,5 млрд. руб.,

детали расходования и формы поддержки подлежат дополнительному рассмотрению с учетом программы развития моногородов.

Выводы

Таким образом, на территории Российской Федерации с учетом текущего состояния промышленности наиболее приоритетными целевыми сценариями для ключевых сегментов автомобильной отрасли являются:

- для сегмента легковых и легких коммерческих автомобилей ввиду нехватки собственной ликвидности на развитие, отставания по интеллектуальной собственности и технологической базе - сценарий "Партнерство";

- для сегмента грузовых автомобилей, учитывая текущее положение российских OEM и их конкурентных преимуществ, наиболее эффективным является сценарий "Крупный экспортер". В значительной мере данный сценарий может реализоваться за счет прямых иностранных инвестиций;

- для сегмента автобусов целевым сценарием также является "Крупный экспортер". Это обусловлено доминирующим положением российских OEM, наличием единой компонентной базы с грузовыми автомобилями, а также наличием поддержки тарифными мерами;

- для поставщиков автокомпонентов наиболее перспективным является сценарий "Партнерство", так как существующая база поставщиков фактически должна быть отстроена с нуля с ориентацией на повышенные требования совместных предприятий и локализованных иностранных OEM для каждого сегмента автомобильного рынка Российской Федерации.

Развитие национальной автомобильной промышленности России невозможно без наличия собственной базы НИОКР и интеллектуальной собственности по ключевым элементам, автокомпонентам и индустриальным решениям.

5. Оценка рисков реализации Стратегии

Реализация Стратегии развития автомобильной промышленности России на период до 2020 года сопряжена с рисками, которые могут препятствовать достижению запланированных результатов.

Глобальные риски. Мировая автомобильная промышленность подвержена цикличности развития рынков и, соответственно, производства автомобильной техники. При этом настоящая Стратегия в целом исходит из предположения, что модель мирового развития автоиндустрии вообще и российской промышленности в частности будет носить линейный характер до 2020 года и останется одной из самых инновационно емких отраслей мировой экономики.

Процессы глобализации в автомобильной промышленности получили наиболее выраженное воплощение: в последние годы в целях обеспечения экономии масштабов производства создаются крупнейшие глобальные автопромышленные альянсы, в том числе для проведения совместных перспективных НИОКР. В период текущего мирового экономического кризиса национальные производители получают беспрецедентную финансовую государственную поддержку, направленную на достижение будущих конкурентных преимуществ на глобальном рынке.

Макроэкономические риски. Сохранение тенденций по снижению темпов роста мировой и национальной экономики, а также уровня инвестиционной активности, высокий уровень инфляции или чрезмерное укрепление курса национальной валюты, вероятность ухудшения внутренней и внешней конъюнктуры цен на сырье и технологии, высокие проценты по кредитам, последствия мирового финансово-экономического кризиса могут оказать существенное негативное воздействие на ожидаемые результаты реализации Стратегии.

Рост государственной экономики пока не принял устойчивого характера и он во многом базируется на воспроизводстве прежней сырьевой модели развития. Это может привести к росту стоимости заимствований и необходимости повышения Банком России ставки рефинансирования, что осложнит поддержание финансирования мероприятий Стратегии на планируемом уровне. Начавшееся сворачивание мер стимулирования экономики также несет риск возобновления спада в тех ее секторах, где рост носит неустойчивый характер.

Низкий уровень жизни населения России (четверть населения живет за чертой бедности), недостаточный уровень развития внутренней инфраструктуры создают дополнительные риски устойчивому росту.

Наиболее существенное влияние на реализуемость поставленных задач оказывают внутренние отраслевые риски, непосредственно связанные с проведением программных мероприятий.

Законодательные риски. Правовые пробелы в законодательной и нормативной правовой базе ограничивают действия федеральных и региональных органов исполнительной власти, а также способность хозяйствующих субъектов эффективно реагировать на меняющуюся рыночную ситуацию с учетом перспектив, возможностей и потребностей развития. Требуют развития нормативные правовые документы в области технического регулирования, налогового и бюджетного законодательства. В этой связи многие мероприятия Стратегии рассчитаны на существенные изменения в действующей нормативной правовой базе.

Финансовые риски в основном обусловлены следующими факторами:

- неудовлетворительное текущее финансовое положение компаний российской автомобильной отрасли (низкая прибыльность/убыточность текущего производства);
- отсутствие у компаний активов, свободных от залога (невозможность предоставить банкам обеспечение из активов "вне проекта");
- высокая финансовая нагрузка на компании (практически все компании на данный момент "закредитованы");
- источник возврата новых кредитов (преимущественно/исключительно доходы, генерируемые за счет новых инвестиций в отрасль (компанию));
- сроки окупаемости инвестиций составляют от 5 до 10 лет.

Техногенные и экологические риски. С учетом того, что степень износа основных фондов составляет около 60%, велика вероятность техногенных аварий и нанесения ущерба окружающей среде.

Инновационные риски.

Среди инновационных рисков необходимо учитывать следующие:

- недофинансирование НИОКР будет сдерживать разработку и внедрение технологий, а также выведение новых продуктов на рынок;
- риски неэффективности передачи прав Российской Федерации на результаты интеллектуальной деятельности, созданные с привлечением средств федерального бюджета, для промышленного использования во многом определяются несовершенством действующей практики закрепления прав на результаты научно-технической деятельности, выполняемой по государственному заказу, за Российской Федерацией;
- иностранные производители не стремятся реализовывать прогрессивные технологии в российском производстве;
- технологические риски проведения НИОКР, обусловленные техническим состоянием исследовательского, испытательного оборудования, а также оборудования опытного производства.

На минимизацию инновационных рисков также должны быть направлены мероприятия, предусматривающие экономически обоснованную модернизацию научно-исследовательской и опытно-экспериментальной базы научных и инжиниринговых организаций автомобилестроения.

Коммерческие риски. К этому виду рисков относятся риски, связанные с цикличностью спроса на автомобильную продукцию, которые усиливаются из-за наличия большого количества конкурирующих отечественных и зарубежных автопроизводителей и недооценки возможных конкурентов. Сюда же следует отнести риски невыполнения обязательств при осуществлении коммерческих сделок, риски выбора стратегических партнеров и поставщиков комплектующих изделий и материалов, риски маркетинговых ошибок по оценке внутренней рыночной перспективы, а также риски "позднего вывода" нового продукта на рынок.

Социальные риски. Решение задач Стратегии, с одной стороны, потребует притока управленческого и производственного персонала, адаптированного к новым реалиям ведения автомобильного бизнеса, а с другой, реструктуризация и модернизация автомобильных производств неизбежно приведет к сокращению занятых в автомобильной отрасли и связанное с

этим возникновение социальной напряженности в отдельных регионах. Снизить данные риски можно путем эффективной реализации проектов развития автомобильных кластеров - поддержкой региональных кластерных инициатив - путем формирования скоординированных с предприятиями программ целевой подготовки и переподготовки кадров.

К социальным рискам также следует отнести сохранение вредных производств, травматизм, скрытую безработицу, переход наиболее компетентных и информированных работников российских предприятий в представительства зарубежных компаний.

Недостаточно эффективное решение этих задач способно воспрепятствовать реализации настоящей Стратегии в полном объеме.

6. Основные этапы и мероприятия по реализации Стратегии развития автомобильной промышленности России

Для решения поставленных задач по достижению основных целей Стратегии необходимо осуществить комплекс мер, при непосредственном государственном участии, определяемых в соответствии с выбранными сценариями. Отнесение мероприятий к тому или иному этапу означает максимальную концентрацию внимания и ресурсов в этом временном интервале и получение соответствующего эффекта.

Для большинства мероприятий Стратегии необходимо проведение предварительных действий, а также систематический мониторинг эффективности их реализации для обеспечения своевременных корректирующих воздействий.

6.1. Основные этапы реализации Стратегии

Настоящая Стратегия предусматривает реализацию трех основных этапов:

I этап - 2010 год.

Цели и задачи этапа: преодоление кризисных явлений в автомобильной промышленности, выбор стратегических партнеров, формирование нормативной базы для стимулирования локализации высокотехнологичных производств автомобильной техники и автокомпонентов, развитие национальной базы НИОКР и интеллектуальной собственности. ([Комплекс мероприятий по реализации I этапа](#) указан в Приложении к Стратегии.)

II этап - 2011 - 2014 годы.

Цели и задачи этапа: посткризисное восстановление отрасли в условиях роста рынка; формирование базы инновационного развития; реализация важнейших инновационных и инвестиционных проектов в отрасли.

III этап - 2015 - 2020 годы.

Цели и задачи этапа: развитие конкурентоспособной промышленности в условиях стабилизации рынка, формирование внутренних источников инновационного развития.

6.2. Комплекс мер по реализации Стратегии развития автомобильной промышленности на территории Российской Федерации

Весь комплекс предлагаемых в рамках Стратегии мер можно разделить на два условных блока:

1) формирование рыночных условий развития производства на территории Российской Федерации и стимулов по обновлению парка;

2) финансовое оздоровление и формирование условий устойчивого инновационного развития автомобильной промышленности России, повышение инвестиционной привлекательности предприятий отрасли, обеспечение коммерческой эффективности привлеченных инвестиций.

Реализация Стратегии требует активного государственного участия. Государственное регулирование будет являться одним из ключевых инструментов реализации целевых сценариев развития.

6.2.1. Комплекс мер по формированию рыночных условий развития производства на территории Российской Федерации

Основную роль государства можно определить как влияние на следующий ряд ключевых параметров российского автомобильного рынка:

- стимулирование спроса для восстановления и органического роста внутреннего рынка;
- умеренные тарифные и нетарифные меры по ограничению импорта;
- повышение инвестиционной привлекательности;
- обеспечение коммерческой эффективности привлеченных инвестиций;
- гармонизация технического и таможенного законодательства в рамках Таможенного союза;
- развитие законодательства и нормативной правовой базы в области автомобилестроения;
- поддержка экспорта продукции российского автомобилестроения;
- совершенствование системы сбора и утилизации вышедших из эксплуатации автотранспортных средств.

Для реализации данного комплекса необходимо осуществление следующих мероприятий: по стимулированию обновления парка автотранспортных средств и спроса на новую автомобильную технику, включая:

- обеспечение регламентации пассажирских перевозок и перевозок опасных грузов в соответствии с современными требованиями;
- внесение изменений в Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения", предусматривающих запрет на эксплуатацию в коммерческих целях для лицензируемых перевозок грузов и пассажиров (по согласованию с Минтрансом России и при условии подготовки программ обновления парка автопроизводителями), в том числе:

начиная с 2011 г.:

грузовых автомобилей средней и большой грузоподъемности свыше 22 лет;

автобусов свыше 15 лет;

начиная с 2012 г.:

легковых автомобилей свыше 20 лет;

грузовых легких коммерческих автомобилей (ЛКА) свыше 20 лет;

ЛКА на пассажирских маршрутах свыше 15 лет;

- предоставление бюджетных ассигнований на субсидии торговым организациям на возмещение затрат в связи с продажей физическим лицам новых автотранспортных средств российского производства взамен автотранспортных средств старше 10 лет, сдаваемых на утилизацию со скидкой;

по защите российского автомобильного рынка от импорта новых и подержанных автомобилей, а также автомобилей, не отвечающих требованиям действующих технических регламентов Российской Федерации, включая:

- сохранение уровня установленных таможенных пошлин на ввоз автомобильной техники;
- повышение эффективности механизмов оценки соответствия ввозимых автотранспортных средств иностранного производства установленным требованиям безопасности, особенно поступающих из стран, не являющихся участниками Женевского соглашения 1958 г.;
- усиление контроля за сертификационными центрами и испытательными лабораториями;
- по поддержанию устойчивого спроса на продукцию предприятий российского автомобилестроения, в том числе:
 - формирование целевых параметров долгосрочного государственного заказа на автомобильную технику российского производства;
 - развитие системы потребительского кредитования и лизинговых операций на среднесрочную перспективу (в том числе через государственные и частные лизинговые компании) по приобретению автомобильной техники российского производства, с использованием субсидирования из средств федерального бюджета части кредитной/лизинговой процентной ставки;

по стимулированию развития экспорта, включая:

- введение системы страхования экспортных контрактов российских производителей автомобильной техники;
 - содействие в создании единой сети экспортных представительств по дистрибуции запасных частей и сервиса для автотранспортных средств российского производства;
- по формированию законодательной и нормативной правовой базы, в том числе в рамках Таможенного союза, в том числе:
- принятие технического регламента в отношении обеспечения экологически безопасной утилизации вышедших из эксплуатации колесных транспортных средств и их составных частей;
 - проведение работ по гармонизации экологических требований и требований по безопасности конструкции автотранспортных средств на едином пространстве Таможенного союза на базе согласованных с международными требованиями, принятых в Российской Федерации технического [регламента](#) "О безопасности колесных транспортных средств", утвержденного Постановлением Правительства РФ от 10 сентября 2009 г. N 720, и технического [регламента](#) "О требованиях к выбросам автомобильной техники, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ", утвержденного Постановлением Правительства РФ от 12 октября 2005 г. N 609;
 - разработка национальных стандартов в качестве доказательной базы для реализации технических регламентов.
- Выполнение данного комплекса мер планируется к проведению на I этапе (2010 г.) реализации Стратегии.

6.2.2. Комплекс мероприятий, направленных на финансовое оздоровление и формирование условий устойчивого инновационного развития автомобильной промышленности России

Основными направлениями государственного участия в финансовом оздоровлении и формировании устойчивого инновационного развития автомобильной промышленности являются:

- 1) содействие в разработке и реализации корпоративных программ реструктуризации отечественных автопроизводителей;
- 2) стимулирование организации высокотехнологичных производств автотранспортных средств и автомобильных компонентов на территории Российской Федерации, в том числе предоставление российским автопроизводителям долгосрочного финансирования на возвратной основе, в среднесрочной перспективе субсидирование процентной ставки привлекаемых заемных средств и т.п.;
- 3) развитие национальной базы НИОКР по ключевым направлениям/компонентам технологическим решениям;
- 4) разработка новых и модификация существующих образовательных программ и программ повышения квалификации для обеспечения автомобильной промышленности кадрами нового типа.

Реализация указанных направлений предполагает на первом этапе (2010 г.) реализации Стратегии проведение следующих мероприятий (помимо мероприятий, предусмотренных [разделом 6.2.1](#)):

В сегменте "Автопроизводители":

- разработка и реализация плана глубокой локализации (в среднем не ниже 50%, а по отдельным моделям не ниже 75);
- разработка перечня/программы приоритетных инновационных и инвестиционных проектов автомобилестроительных компаний, определив объемы и источники финансирования, в том числе по развитию автомобилестроения "двойного" назначения;
- разработка программы развития военной автомобильной техники на период до 2020 года;
- стимулирование и предоставление государственной поддержки процессам/программам вывода из состава промышленных производств непрофильных активов (включая социальные объекты), компонентных производств и переделов.

В сегменте "поставщики" (включая поставщиков силовых агрегатов):

- консолидация принятия решений по выбору поставщиков;

- стимулирование создания совместных предприятий 1 уровня с иностранными поставщиками (не менее 2 на компонент/узел/агрегат);
- проведение предпроектных исследований по созданию новых и модернизации действующих компонентных производств и технологий;
- инвестиции федерального и региональных бюджетов в создание технопарков для формирования базы поставщиков, в том числе в соответствии с программой развития моногородов.

В сегменте НИОКР:

- разработка перечня НИОКР в части развития энергоресурсосберегающих технологий, применения альтернативных видов топлива, повышения безопасности конструкции и экологии, определив объемы и источники финансирования;
- рассмотрение вопроса о целесообразности создания национального научно-исследовательского и сертификационного центра автомобилестроения;
- содействие в создании центров компетенций по разработке и предоставлению инжиниринговых услуг, в том числе совместно с иностранными партнерами, с единой координацией.

На втором этапе реализации Стратегии (2011 - 2014 годы):

В сегменте "Автопроизводители":

- реализация инвестиционных проектов по модернизации/техническому перевооружению действующих и созданию новых производственных мощностей;
- реализация мероприятий по поддержке спроса (раздел 6.2.1);
- создание условий формирования глубоких партнерств, в том числе между российскими и иностранными производителями;
- стимулирование повышения доли локализации на территории Российской Федерации высокотехнологичных производств автомобильной техники, в том числе выработка новых повышенных требований по локализации для иностранных компаний, действующих в режиме "промышленной сборки";
- стимулирование развития системы/сети послепродажного обслуживания и сервисной сети 2-го уровня.

В сегменте "Поставщики" (включая поставщиков силовых агрегатов):

- стимулирование и поддержка реструктуризации "ландшафта" российских поставщиков автокомпонентов от вертикальной к горизонтальной специализации;
- стимулирование повышения доли локализации на территории Российской Федерации высокотехнологичных производств автомобильных компонентов, в том числе, выработка новых повышенных требований по локализации для иностранных компаний, действующих в режиме "промышленной сборки";
- содействие в обеспечении федеральной поддержки региональных инициатив развития автомобильных кластеров, предусматривающей софинансирование проектов по развитию инфраструктуры автомобильного производства (в том числе в рамках развития действующих и формирования новых промышленных особых экономических зон - промышленных парков), прежде всего в Северо-Западном, Приволжском, Центральном федеральных округах;
- разработка и реализация проектов развития производств сырьевых переделов (литейное, кузнечное и др.);
- инвестирование в создание новых производств и разработку новых продуктов и технологий (с учетом мероприятий в сегменте "НИОКР").

В сегменте НИОКР:

- государственная поддержка проведения и реализации отдельных инновационных проектов создания автотранспортных средств нового поколения в соответствии с перечнем НИОКР на среднесрочную и долгосрочную перспективу;
- проведение работ по развитию нормативной правовой базы, в том числе в области технического регулирования;
- содействие в приобретении лицензий от иностранных компаний;
- содействие в приобретении активов за рубежом;

- государственная поддержка подготовки/переподготовки научно-исследовательских, инженерных, производственных и управленческих кадров, в том числе в зарубежных инжиниринговых и производственных центрах.

На третьем этапе реализации Стратегии (2015 - 2020 годы) основными мерами третьего этапа являются:

В сегментах "Автопроизводители" и "Поставщики" (включая поставщиков силовых агрегатов):

- завершение срока действия защитных мер (2016 - 2017 г.) с дальнейшим поэтапным переходом на работу в рамках глобальных торговых соглашений с учетом интересов российского автомобилестроения;

- завершение формирования "ландшафта" российских поставщиков автокомпонентов с вертикальной на горизонтальную специализацию;

- внедрение мероприятий по стимулированию использования экологичного, ресурсо- и энергосберегающего, безопасного автотранспорта;

- развитие дорожной инфраструктуры, а также инфраструктуры заправок альтернативными видами топлив.

В сегменте НИОКР:

- развитие системы подготовки научно-исследовательских, инженерных и производственных кадров под цели и задачи автомобильной промышленности.

7. Ожидаемые результаты реализации Стратегии

Ожидаемыми результатами реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года являются:

1) Повышение доли добавленной стоимости в автомобильной промышленности с текущего уровня 21% (492,8 млрд. руб.) до 48% (2200 млрд. руб.) в 2020 году, что позволит расширить налоговые поступления в бюджеты всех уровней.

2) Обеспечение объемов российского производства автомобильной техники, в натуральном выражении:

- легковых: 3150 тыс. шт./год;

- легких коммерческих автомобилей: 280 тыс. шт./год;

- грузовых автомобилей: 280 тыс. шт./год;

- автобусов: 35 тыс. шт./год.

3) Увеличение к 2020 году доли продукции российского производства в общем объеме потребления на внутреннем рынке в стоимостном выражении:

- легковых автомобилей - 80%;

- легких коммерческих автомобилей - до 65%;

- грузовых автомобилей - до 91%;

- автобусов - до 99%.

4) Увеличение доли экспорта продукции автомобилестроения в общем объеме производства, в натуральном выражении:

- легковых автомобилей - до 8%;

- легких коммерческих автомобилей - до 14%;

- грузовых автомобилей - до 50%;

- автобусов - до 23%.

5) Повышение доли автомобильной промышленности ВВП страны до 2,38.

6) Повышение доли экспорта продукции отечественного автомобилестроения в среднем до 12,5%.

7) Снижение доли импорта в денежном выражении с 60% до 20%.

8) Обеспечение выполнения прогнозных планов по грузообороту и пассажирообороту, заложенных в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

9) Обновление состава автомобильной техники в 2020 году до следующих показателей структуры парка легковых автомобилей:

- автомобили до 6 лет - 50%;

- автомобили от 6 до 12 лет - 30%;
- автомобили свыше 12 лет - 20%.

10) Уменьшение количества дорожно-транспортных происшествий и их последствий на 25 - 30%.

11) Насыщение парка легковых автомобилей до уровня 363 автомобилей на 1000 человек населения при условии достижения уровня выбытия старых автомобилей 6% в год.

12) Обеспечение развития региональных производств автомобильной техники и базовых автомобильных компонентов, включая регионы Сибири и Дальнего Востока.

13) Повышение уровня национальной безопасности государства.

14) Создание конкурентоспособной отечественной автомобильной промышленности, интегрированной в мировое автомобилестроение в условиях глобальной конкуренции.

15) Формирование кадрового потенциала, отвечающего потребностям отрасли.

8. Объем и источники финансирования мероприятий Стратегии

8.1. Объемы инвестиций для реализации мероприятий Стратегии

Недостаточная конкурентоспособность продукции отечественного автомобилестроения является следствием низкого уровня инвестиций в отрасль. Это объясняется, с одной стороны, высокой стоимостью и малыми сроками привлечения инвестиционных кредитов, которые не могут полноценно использоваться из-за низкой рентабельности производства (традиционно от 6 до 8%) и уровня платежеспособности предприятий. С другой стороны - недостаточной мотивацией инвестирования в автопром со стороны государства.

Основная цель инвестирования в автомобилестроение - это создание современных производств на основе передовых разработок автомобильной техники и технологий, обеспечивающих выпуск конкурентоспособных автотранспортных средств и высокую долю добавленной стоимости и занятости населения.

Ориентация лишь на инвестиции в сборочные производства без развития российской промышленности автокомпонентов и материалов, без развития собственной базы НИОКР носят локальный характер и фактически обеспечивают рабочие места за рубежом.

Для реализации целевых сценариев автомобильной промышленности до 2020 года необходимы значительные капитальные инвестиции по следующим ключевым направлениям:

- создание новых производственных мощностей по производству автомобилей, автокомпонентов и силовых агрегатов, направленных на удовлетворение прогнозируемого растущего спроса за счет внутреннего производства;

- модернизация и техническое перевооружение существующих производственных мощностей с целью их вывода на конкурентоспособный уровень по эффективности, производительности и качеству продукции;

- проведение НИОКР по разработке новых российских автомобильных платформ и моделей, компонентов и оснастки для производства этих моделей, а также для покупки лицензий и адаптации глобальных платформ в рамках сотрудничества с международными партнерами;

- финансирование оборотного капитала, требуемого для поддержки прогнозируемого роста продаж на российском рынке.

Также целесообразно рассмотреть участие государства в покупке активов за рубежом, при условии наличия мотивированного предложения и экономической целесообразности.

Общий объем инвестиций, необходимый для реализации выбранных целевых сценариев до 2020 года, по экспертным оценкам составляет 584,1 млрд. руб.

При этом потребность в инвестициях не распределяется равномерно по всем годам реализации принятых целевых сценариев. Для осуществления качественного рывка наибольший объем инвестиций потребуются в 2011 и 2012 годах - около 136,9 млрд. руб. и 90,7 млрд. руб. соответственно.

Эта сумма представляется относительно незначительной, если учесть, что стоимость разработки новых платформ или компонентов (как следует из международной практики) составляет:

- около 1 млрд. евро (44 млрд. руб.) в среднем на разработку новой платформы;
- около 700 млн. евро (30,8 млрд. руб.) на разработку полностью нового двигателя;
- около 500 млн. евро (22 млрд. руб.) на разработку новой трансмиссии.

Планируемые объемы инвестиций вполне сопоставимы с уровнем объемов годовых затрат на НИОКР большинства крупных независимых автопроизводителей, например:

Renault - 1,9 млрд. евро (83,6 млрд. рублей) в 2008 году;

Nissan - 4,5 млрд. евро (198 млрд. рублей) в 2008 году;

Volkswagen - 5,1 млрд. евро (224,4 млрд. рублей) в 2008 году;

Toyota - 6,7 млрд. евро (294,8 млрд. рублей) в 2008 году.

В то же время в связи с динамично меняющейся конъюнктурой рынка объем инвестиций в развитие российской автомобильной промышленности в 2017 - 2020 годах потребует уточнения в более поздний период.

Прогнозный суммарный объем инвестиций в развитие отечественной автомобильной промышленности с разбивкой по годам (подготовлен и представлен в таблице N 5 с учетом существующих в 2010 году макроэкономических условий и сложившегося инвестиционного климата) указывает на предельные величины объемов финансирования и подлежит уточнению на момент принятия решений о финансировании, в том числе в зависимости от источников финансирования.

Таблица N 5

ПРОГНОЗНЫЙ СУММАРНЫЙ ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ ПО ГОДАМ В РАЗВИТИЕ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Общая инвестиционная программа ключевых предприятий отрасли по годам, включая НИОКР (млн. руб.)												
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Итого
ВАЗ	7042	35543	18642	7615	25240	12232	4501	450	0	0	0	111265
Группа ГАЗ	22227	29929	20899	15553	6561	5124	4205	2072	1996	2055	890	111511
КАМАЗ	7627	14753	22858	22730	16250	10739	6483	0	0	0	0	101440
SOLLERS	18054	56652	28273	7952	445	0	0	0	0	0	0	111375
Всего потреб- ность в проектном финанси- ровании	54950	136877	90672	53850	48496	28095	15189	2522	1996	2055	890	435591

По оценке Минпромторга России предполагаемый объем бюджетного финансирования мероприятий Стратегии в зависимости от макроэкономического климата может составить от 60 млрд. рублей до 180 млрд. рублей.

При этом размеры финансирования мероприятий Стратегии из федерального бюджета должны определяться согласованно, в установленном бюджетным [законодательством](#) порядке.

8.2. Источники финансирования реализации Стратегии

Источниками финансирования расходов на реализацию мероприятий Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года являются собственные и привлеченные средства автопроизводителей при поддержке федерального бюджета (в части государственных гарантий, в среднесрочной перспективе субсидий процентных ставок и прямых инвестиций в НИОКР), бюджетов субъектов Российской Федерации (в части средств, направленных на создание технопарков), а также средства коммерческих организаций и иные внебюджетные источники, в основе своей представленные инструментами проектного финансирования на срок не менее 10 - 15 лет по льготной ставке.

При этом необходимо использовать имеющиеся возможности банков с государственным участием по выделению кредитных линий, в том числе для реализации долгосрочных инвестиционных проектов, направленных на создание новых и технологическую модернизацию действующих производственных мощностей, подготовки к постановке на производство инновационных продуктов, а также стимулировать автопроизводителей к инвестиционной активности в области разработки новых автотранспортных средств и автомобильных компонентов, в том числе за счет создания внебюджетных фондов научно-технологического развития.

Кроме того, учитывая значительную степень закредитованности предприятий российской автомобильной промышленности и невозможность использования собственных средств, необходимым условием реализации инвестиционных проектов на первом этапе является использование заемных средств и других источников финансирования, в том числе с предоставлением государственных гарантий под выдаваемые кредиты.

Для реализации Стратегии определен ряд инструментов, позволяющих эффективно контролировать риски и методы использования выделенных средств.

Для инвестиций в создание новых и модернизацию существующих производственных мощностей предлагаются следующие источники:

- предоставление долгосрочного финансирования (до 10 лет) с одновременным субсидированием кредитных ставок в среднесрочном периоде для технического перевооружения и нового строительства;

- софинансирование государством строительства на ограниченно выбранных территориях инфраструктуры и инженерных объектов, в т.ч. технопарков и индустриальных зон (за счет федерального и местного бюджетов);

- средства, аккумулированные за счет сокращения издержек производства, вызванного снижением ввозных таможенных пошлин на отдельные виды технологического оборудования;

- государственные гарантии по поддержке проектов инновационного характера.

Также целесообразно рассмотреть участие государства в покупке активов за рубежом, при условии наличия мотивированного предложения и экономической целесообразности.

Для инвестиций в НИОКР предлагаются следующие источники:

- государственное финансирование части инновационных НИОКР;

- средства, аккумулированные за счет сокращения издержек производства, вызванного снижением ввозных таможенных пошлин на отдельные виды исследовательского и технологического оборудования.

Выводы:

Общие затраты на мероприятия по реализации Стратегии до 2020 года оцениваются в размере 584,1 млрд. руб. в ценах января 2010 года. Степень участия государства в реализации инновационных и инвестиционных проектов будет определяться текущими финансовыми

возможностями предприятий - производителей автомобильной техники, степенью участия внешних инвесторов и кредитных организаций.

В отношении других производителей отрасли, в том числе производителей автокомпонентов, общая потребность в инвестициях составит 191,7 млрд. руб., из которых 148,5 млрд. рублей относятся к созданию компонентных производств и кластеров. Параметры этих проектов должны быть уточнены по мере выбора поставщиков производителями автомобилей. Детали расходования и формы поддержки подлежат дополнительному рассмотрению с учетом программы развития моногородов.

9. Развитие национальной базы НИОКР

Развитие собственной полноценной автомобильной промышленности невозможно без наличия собственной базы НИОКР и патентной базы по ключевым элементам, компонентам и индустриальным решениям.

9.1. Реализация приоритетных проектов НИОКР

Основная проблема отечественной автомобильной промышленности заключается в отсутствии прогрессивных технологий и конструкторских решений, определяющих конкурентоспособность ее продукции не только на международном, но и внутреннем рынке. В этой связи основной акцент должен быть сделан на осуществление государственной поддержки ускоренного проведения комплекса НИОКР по созданию новых конкурентных продуктов, ориентированных к выходу на рынок в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

НИОКР, ориентированные на среднесрочную перспективу:

1) разработка перспективных технологий создания транспортных средств, использующих электрические источники энергии (комбинированные энергоустановки, электромобили, электробусы, системы электропривода и перспективные источники тока);

2) разработка новых технологий и создание автотранспортных средств, использующих альтернативные виды топлива;

3) создание робототехнических транспортных платформ на базе полноприводной колесной автомобильной техники;

4) создание новых технологий и систем глубокого обезвреживания токсичных выбросов дизелей, обеспечивающих перспективные экологические и энергетические показатели (ЕВРО-5 и ЕВРО-6);

5) создание отечественных либо приобретение лицензии на системы питания для дизелей нового поколения с многофазным впрыскиванием топлива, обеспечивающих высокую полноту сгорания топлив и снижение токсичных выбросов;

6) развитие технологии по реализации "интеллектуальных" систем безопасности АТС. Создание и адаптация на объектах комплексных микропроцессорных систем управления, диагностики и контроля с применением элементов искусственного интеллекта для повышения активной и пассивной безопасности автотранспортных средств и снижения тяжести дорожно-транспортных происшествий;

7) создание "интеллектуальных" электрических трансмиссий для полноприводных транспортных средств двойного назначения, обеспечивающих снижение разрушающего воздействия на грунты, повышение топливной экономичности и тягово-сцепных свойств;

8) разработка композитных материалов на основе наноструктурированных полипропиленов, полиамидов, полиуретанов, модифицированных нанодисперсными минеральными наполнителями, для создания несущих пространственных конструкций и упругих ячеистых тел качения;

9) проведение фундаментальных и поисковых исследований, разработка технологий и технических решений, обеспечивающих энергоэффективную и экологически безопасную утилизацию АТС;

10) создание семейства специальных экологических транспортных средств с новыми типами двигателей, в том числе на шинах сверхнизкого давления, для работы в труднодоступных регионах страны.

НИОКР, ориентированные на долгосрочную перспективу:

1) разработка перспективных технологий водородной энергетики и создание на их базе энергоэффективных транспортных систем со сверхнизким уровнем выбросов вредных веществ;

2) создание интеллектуальных самоуправляемых "беспилотных" автотранспортных средств гражданского назначения;

3) создание высокотехнологичных и энергоэффективных наземных мобильных платформ с использованием ядерных источников энергии;

4) разработка теоретических основ, технического проекта и создание макетных образцов бета-вольтаических аккумуляторных батарей повышенной мощности, не нуждающихся в подзарядке;

5) создание комплекса восполнения бортовой энергетической системы с помощью природных источников энергии (энергии солнца, низкопотенциальных ветровых потоков, разности потенциала температур и др.);

6) разработка композитных материалов на основе наноструктурированных полипропиленов и полиамидов, модифицированных нанодисперсными минеральными наполнителями, для создания несущих пространственных конструкций с улучшенными прочностными, весовыми показателями и высокой степенью рециклирования;

7) создание специальных автотранспортных средств различного типа и назначения для освоения шельфа Северного Ледовитого океана;

8) создание и исследование автотранспортных систем и комплексов для промышленного освоения Луны (создается новая инновационная отрасль промышленности);

9) разработка транспортного средства "летающий автомобиль", в том числе "двойного" назначения, для опережающего освоения прогнозируемого до 2030 г. сегмента рынка транспортных услуг делового, эксклюзивного, элитного и военного характера.

10. Региональные факторы развития автомобильной промышленности. Развитие кластерных инициатив

10.1. Диагностика текущей ситуации

В настоящее время производство автомобильной техники в России географически размещено в различных федеральных округах: Северо-Западном, Центральном, Приволжском; сборочные производства присутствуют в Калининградской области, Таганроге, Екатеринбурге, Новосибирской области, в конце 2009 г. начато производство автомобильной техники в Дальневосточном регионе. При этом основная концентрация сосредоточена в Европейской части России.

Традиционные отечественные автомобильные заводы, созданные как самостоятельные полномасштабные комплексные производства, включающие полный цикл всех технологических переделов (от первичной обработки сырья и материалов до конечного продукта), являются градообразующими (ОАО "АВТОВАЗ" - г. Тольятти, ОАО "КАМАЗ" - г. Набережные Челны). Реструктуризация данных компаний напрямую сопряжена с обеспечением социальной стабильности данных регионов.

В настоящее время уже практически сформировались 3 ключевых автомобильных кластера <*> (по месту концентрации производств конечной продукции):

<*> Автомобильный кластер - это группа географически локализованных взаимосвязанных производственных компаний; поставщиков оборудования, комплектующих, специализированных услуг; объектов инфраструктуры: научно-исследовательских институтов, вузов, технопарков, бизнес-инкубаторов и других организаций, дополняющих друг друга и усиливающих конкурентные преимущества отдельных компаний и кластера в целом. Отличительным признаком эффективно действующих кластеров является выход инновационной продукции.

- 1) Приволжский:
 - г. Тольятти/г. Самара
 - г. Набережные Челны/ОЭЗ "Алабуга"
 - г. Ульяновск
 - г. Нижний Новгород
- 2) Центральный:
 - г. Москва/г. Калуга
 - г. Владимир
- 3) Северо-западный:
 - г. Санкт-Петербург
 - г. Великий Новгород/г. Псков.

10.2. Предложения по мерам развития автомобильных кластеров

Автомобильные кластеры являются одним из ключевых факторов успеха автомобильной индустрии, что подтверждается практикой зарубежных стран. Создание отраслевых кластеров приносит значительную выгоду для всех его участников, в основном по следующим направлениям:

- экономия на логистике, благодаря географической близости (близость и большое количество поставщиков);
- синергия в области НИОКР;
- экономическая стабильность;
- снижение затрат на развитие рынка (близость потенциальных клиентов);
- снижение затрат на закупки;
- снижение затрат на подготовку персонала (близость университетов).

Все автомобильные кластеры в России не обладают в полной мере ключевыми факторами успеха либо обладают ими на ограниченном уровне. В то же время отсутствие выраженной кластерной политики не позволяет полностью использовать преимущества развитых автомобильных кластеров зарубежных стран: Детройт (США), Валенсия (Испания), Уэльс и Вест Мидлэндс (Великобритания), Эмилия-Романия (Италия), Саксония-Анхальт, Сев. Рейн-Вестфалия, Кемниц-Цвикау (Германия) и др.

Для развития факторов успеха возможен ряд шагов со стороны государства, субъектов Российской Федерации и ключевых автопроизводителей. Шаги по развитию автомобильных кластеров в России представлены в таблице N 6.

Таблица N 6

ШАГИ ПО РАЗВИТИЮ АВТОМОБИЛЬНЫХ КЛАСТЕРОВ В РОССИИ

Ключевые факторы успеха кластера	Оценка текущего развития факторов успеха кластеров	Возможные шаги по стимулированию эффективности кластеров
Масштабное автопроизводство	Масштабы были достигнуты в ущерб гибкости производства	Создание гибких производств. Партнерства с мировыми производителями
Развитие поставщиков	Лишь около 5% российских поставщиков соответствует мировым стандартам. Большая часть поставщиков немасштабна, их издержки на 10 - 15% выше, чем за рубежом	Повышение требований по локализации производства. Партнерства с мировыми автопроизводителями

База сырьевых переделов	Нехватка базовых технологий (автомобильный лист, литье чугуна, цветных металлов)	Масштабные инвестиции в сырьевые переделы
Сотрудничество по НИОКР	ОЭС не имеют собственной базы по НИОКР. Низкий уровень сотрудничества и кооперации. Нехватка независимых исследовательских и инжиниринговых центров	Государственная поддержка приоритетных НИОКР. Координация и создание консорциумов по реализации проектов НИОКР. Специализация на отдельных компетенциях. Интеграция российских инжиниринговых центров в международные исследовательские проекты
Транспортная инфраструктура	Нехватка дорожной и ж/д инфраструктуры. Нехватка складских мощностей в регионе. Сложности в мультимодальных перевозках	Развитие логистической инфраструктуры, в т.ч. транспортной, складской и пр. Повышение конкуренции логистических компаний. Оптимизация тарифной базы
Поддерживающие (смежные) отрасли промышленности	Частичное присутствие поддерживающих (смежных) наукоемких отраслей (авиакосмос, химия и т.п.). Недостаточная межотраслевая кооперация	Системное привлечение наукоемких отраслей
Гибкость рабочей силы	Неразвитость и неравнозначность социальной инфраструктуры в различных регионах препятствует мобильности квалифицированного персонала	Меры по поддержке переездов, компенсации отдельных видов затрат. Развитие региональной социальной инфраструктуры
Конкурентная бизнес-среда	Низкий рейтинг России по показателям прозрачности и коррумпированности бизнеса	Государственные меры поддержки прозрачности и снижению уровня коррупции. Государственная поддержка развития малого и среднего предпринимательства

Благоприятные возможности для развития кластерных проектов в автомобилестроении открывает использование потенциала особых экономических зон технико-внедренческого, промышленно-производственного типов, создаваемых в соответствии с Федеральным законом от 22 июля 2005 г. N 116-ФЗ "Об особых экономических зонах в Российской Федерации". Однако на данный момент лишь на территории одной из зарегистрированных ОЭЗ "Алабуга" организовано группой "Соллерс" производство автомобильной техники.

Эффективные механизмы финансирования проектов развития кластеров заложены в деятельности ряда институтов развития, включая Инвестиционный фонд Российской Федерации, государственную корпорацию "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)", ОАО "Российская венчурная компания", Фонд содействия развитию малых форм предприятий в научно-технической сфере.

В то же время стадии практической реализации достигла лишь относительно небольшая часть проектов развития кластеров. По ряду приоритетных направлений кластерной политики работы еще не начаты:

- не созданы механизмы методической, информационно-консультационной и образовательной поддержки развития кластеров;
- отсутствует необходимая координация деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, объединений предпринимателей по реализации кластерной политики;
- ограничен набор инструментов финансовой поддержки кластерных проектов из бюджетных источников.

В связи со значительным отставанием развития кластерных инициатив, реструктуризацией автомобильных производств полного цикла, выводящих заготовительные, вспомогательные производства и ряд производств автомобильных компонентов в самостоятельный бизнес, а также внедрение нового высокопроизводительного оборудования (в том числе промышленных роботов) в ближайшее время необходимо повысить эффективность использования потенциала территориальных производственных кластеров как одного из приоритетных направлений повышения конкурентоспособности автомобилестроения.

В то же время развитие российских автомобильных кластеров позволит реализовать международную интеграцию российских кластеров, в том числе через проект Евросоюза "Европейская сеть стратегии автомобилестроения" (EASN) <*>, предусматривающий три направления исследований в рамках проекта:

<*> EASN - European Automotive Strategy Network.

- кадры - профессиональные компетенции, в которых будет нуждаться автомобильная промышленность ЕС на горизонтах 5, 10, 15 и 20 лет (Skills);
- инновации - развитие конкурентных преимуществ автомобильной промышленности ЕС через НИОКР (Innovations);
- кластеры - создание условий для кооперации конкурирующих европейских автомобильных регионов и кластеров в интересах автомобильной промышленности ЕС (Clusters).

Для развития масштабного производства автомобильных компонентов необходимо: выделить из предприятий производства компонентов; сконцентрировать основные мощности на производстве кузовов, двигателей, трансмиссий; создавать гибкие производства; развивать партнерские отношения с мировыми производителями.

Для развития отрасли производства автомобильных компонентов необходимо повышение уровня требований по локализации к автопроизводителям, работающим в режиме "промышленной сборки", а также развитие партнерства с мировыми производителями автокомпонентов, так как лишь около 5% российских поставщиков соответствует мировым стандартам, а их большая часть немасштабна. Кроме того, издержки отечественных поставщиков на 10 - 15% выше, чем за рубежом.

В связи с нехваткой базовых технологий, таких как производство автомобильного листа, литье чугуна, цветных металлов, необходимы масштабные инвестиции в сырьевые переделы.

Проблему нехватки дорожной и железнодорожной инфраструктуры, складских мощностей в регионах, а также неразвитой сети мультимодальных перевозок можно решить путем развития инфраструктуры, в том числе складской, повышением уровня конкуренции логистических компаний с учетом пересмотра тарифной базы технопарков и городов.

Также требуется создать развитую социальную инфраструктуру путем принятия мер, направленных на поддержку переездов, компенсации отдельных видов затрат для обеспечения большей подвижности персонала.

В связи с низким рейтингом Российской Федерации по шкалам прозрачности и некоррупционности бизнеса необходимы государственные меры поддержки прозрачности бизнеса для создания конкурентной бизнес-среды.

11. Мониторинг и контроль реализации Стратегии

Мониторинг и контроль реализации Стратегии будет осуществлять Минпромторг России с участием других органов исполнительной власти и государственных структур, а также коммерческих участников автомобильного рынка.

В том числе, необходима совместная работа с:

- Минэкономразвития России - по сбору макроэкономических показателей и формирования согласованной позиции по конкретизации мер государственного регулирования в автомобилестроении;

- Минобрнауки России, ГК "РоснаноТех", ОАО "РВК", ГК "Внешторгбанк" - по координации НИОКР и финансированию проектов в области автомобилестроения;

- Минфин России - по сбору информации о налоговых поступлениях со стороны автопроизводителей и выработки согласованной позиции в вопросах финансовой поддержки автомобилестроительных производств;

- аналитическими компаниями - по сбору информации о производстве и продажах автомобильной техники на российском и зарубежных рынках;

- ГК "Ростехнологии" - по вопросам трансфера технологий, привлечения инвестиций, а также ходу выполнения мероприятий Стратегии с участием государственных предприятий и научных организаций.

Основные индикаторы для мониторинга реализации Стратегии представлены в таблице N 7.

Таблица N 7

ОСНОВНЫЕ ИНДИКАТОРЫ ДЛЯ МОНИТОРИНГА РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

N п/п	Наименование индикатора	Ед. изм.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1.	Доля добавленной стоимости в автомобильной промышленности	%	21,0	25,3	26,2	27,6	30,1	33,7	37,7	41,2	43,9	45,8	47,1	25,3	48,0
2.	Доля автомобильной промышленности в ВВП	%	0,98	0,57	0,60	0,66	0,78	0,97	1,26	1,57	1,85	2,05	2,21	2,31	2,38
3.	Число занятых в автомобильной промышленности от общей численности населения, занятого в экономике	%	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
4.	Объем инвестиций (в том числе бюджетный и иностранный) в основной капитал	млрд. руб.													
5.	Обеспеченность автотранспортными средствами населения	ТС/тыс. насел.	225	229	231	236	244	258	280	303	323	339	350	358	363
6.	Коэффициент выбытия	% от парка	4	3	3,05	3,2	3,3	3,7	4,1	4,7	5,1	5,5	5,7	5,9	6
7.	Объем производства ЛА	млн. шт.	1,469	0,597	0,635	0,725	0,891	1,159	1,567	2,001	2,397	2,690	2,907	3,048	3,15
8.	Объем производства ЛКА	млн. шт.	0,197	0,075	0,078	0,085	0,099	0,120	0,153	0,188	0,220	0,243	0,261	0,272	0,28

9.	Объем производ-ства ГА	млн. шт.	0,103	0,040	0,044	0,052	0,068	0,093	0,131	0,172	0,209	0,237	0,257	0,270	0,28
10.	Объем производ-ства А	млн. шт.	0,024	0,012	0,012	0,013	0,015	0,017	0,021	0,025	0,028	0,031	0,033	0,034	0,035
11.	Количество новых моделей, постав-ленных на производство	шт.	1	0	0	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3
12.	Доля экспорта ЛА от объема производства <*>	%	7,1	6,5	6,52	6,58	6,67	6,83	7,07	7,33	7,56	7,73	7,86	7,94	8
13.	Доля экспорта ЛКА от объема производства <*>	%	20,7	12,0	12,03	12,10	12,23	12,44	12,76	13,10	13,41	13,64	13,81	13,92	14
14.	Доля экспорта ГА от объема производства <*>	%	18,8	13,0	13,56	14,85	17,26	21,14	27,06	33,35	39,09	43,34	46,49	48,52	50
15.	Доля экспорта А от объема производства <*>	%	18,5	12,5	12,66	13,03	13,71	14,81	16,49	18,28	19,90	21,11	22,00	22,58	23
16.	Доля импорта на рынке ЛА (в том числе подержанных)	%	59,6 ---- 12,4	46,5 ---- 0,9	46,1 ---- 0,9	45,2 ---- 0,9	43,5 ---- 0,8	40,7 ---- 0,7	36,5 ---- 0,6	31,9 ---- 0,4	27,9 ---- 0,3	24,8 ---- 0,2	22,5 ---- 0,1	21 -- 0	20 -- 0
17.	Доля импорта на рынке ЛКА, ЛА (в том числе подержанных)	%	43,7 ---- 21,3	32,7 ---- 20	32,7 ---- 19,7	32,8 ---- 19	33 ---- 17,7	33,2 ---- 15,6	33,6 ---- 12,4	34 -- 9	34,3 ---- 5,9	34,6 ---- 3,6	34,8 ---- 1,9	34,9 ---- 0,8	35 -- 0
18.	Доля импорта на рынке ГА (в том числе подержанных)	%	47,2 ---- 16,6	19,5 ---- 12,2	19,21 ---- 12,02	18,53 ---- 11,59	17,26 ---- 10,8	15,21 ---- 9,52	12,09 ---- 7,56	8,78 ---- 5,49	5,75 ---- 3,6	3,51 ---- 2,2	1,85 ---- 1,16	0,78 ---- 0,49	0 - 0

19.	Доля импорта на рынке А (в том числе поддержанных)	%	23	9,1	8,97	8,65	8,07	7,02	5,58	4,05	2,66	1,62	0,86	0,36	0
			--	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-
			3	0,1	0,1	0,1	0,1	0	0	0	0	0	0	0	0

<*> С учетом машинокомплектов.

Заключение

Автомобильная индустрия, являющаяся одной из важнейших отраслей промышленного производства, стоит на пороге коренных изменений. В наибольшей степени эти изменения должны быть связаны с формированием инновационной составляющей, развитием импортозамещения и ростом производительности труда. Инновационные сценарии развития отрасли предполагают разработку и принятие Стратегии развития автомобильной промышленности России, призванной решить проблему обеспечения автотранспортного комплекса страны конкурентоспособной продукцией отечественного производства, соответствующей современным требованиям безопасности, экологии и энергоэффективности на долгосрочную перспективу. Конечной целью всех этих инициатив является создание устойчивой национальной автоиндустрии. Важнейшим элементом Стратегии является направленность на создание нового поколения инновационных автотранспортных средств и автомобильных компонентов.

Настоящая Стратегия отражает стратегические цели, принципы и задачи развития автомобильной промышленности, оценку ситуации в отрасли, анализ системных проблем автомобилестроения, способы и пути их решения.

Приложение
к Стратегии развития
автомобильной промышленности
Российской Федерации до 2020 года

КОМПЛЕКС МЕРОПРИЯТИЙ ПО РЕАЛИЗАЦИИ I ЭТАПА СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ПЕРИОД ДО 2020 ГОДА

N п/п	Мероприятия	Вид документа (действий)	Сроки	Ответственные исполнители
1	Стимулирование обновления парка автотранспортных средств и спроса на новую автомобильную технику, включая:			Минпромторг России
1.1	Обеспечение регламентации перевозок пассажиров и грузов, в том числе опасных	Проект постановления Правительства РФ	3 кв. 2010 г.	Минтранс России Минпромторг России Минэкономразвития России

1.2	<p>Внесение изменений в Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения", предусматривающих запрет на эксплуатацию в коммерческих целях для перевозок грузов и пассажиров (по согласованию с Минтрансом России и при условии подготовки программ обновления парка автопроизводителями), в том числе:</p> <p>начиная с 2011 г.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - грузовых автомобилей средней и большой грузоподъемности свыше 25 лет; - автобусов свыше 15 лет; <p>начиная с 2012 г.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - легковых автомобилей свыше 25 лет; - грузовых легких коммерческих автомобилей (ЛКА) свыше 20 лет; - ЛКА на пассажирских маршрутах свыше 15 лет 	Законопроект	3 кв. 2010 г.	Минтранс России МВД России Минпромторг России Минэкономразвития России
1.3	<p>Рассмотрение возможности пролонгации эксперимента по стимулированию приобретения новых автотранспортных средств взамен вышедших из эксплуатации и сдаваемых на утилизацию, а также по созданию в Российской Федерации системы сбора и утилизации вышедших из эксплуатации автотранспортных средств на среднесрочную перспективу с учетом результатов его осуществления в 2010 году</p>	Доклад в Правительство	4 кв. 2010 г.	Минпромторг России Минэкономразвития России Минфин России
1.4	<p>Совершенствование законодательной и нормативной правовой базы, включая принятие Правительством Российской Федерации технического регламента в отношении обеспечения экологически безопасной утилизации вышедших из эксплуатации колесных транспортных средств</p>	Пакет нормативных актов	2010 - 2011 г.	Минпромторг России Минэкономразвития России Минфин России Ростехрегулирование МВД России др. заинтересованные ФОИВ и организации

1.5	Разработка и актуализация национальных стандартов в качестве доказательной базы для реализации технических регламентов	Постоянно		Минпромторг России Ростехрегулирование МВД России Минобороны России
2	Защита российского автомобильного рынка от импорта подержанных автомобилей и автомобилей, не отвечающих требованиям действующих технических регламентов Российской Федерации, включая:			
2.1	Сохранение уровня установленных таможенных пошлин на ввоз автомобильной техники	Доклад в Правительство Российской Федерации	4 кв. 2010 г.	Минэкономразвития России Минпромторг России Минфин России
2.2	Ужесточение процедур контроля за соответствием импортируемых транспортных средств, особенно из стран - не членов Женевского Соглашения 1958 г., установленным требованиям безопасности	Постоянно	4 кв. 2010 г.	Минпромторг России Ростехрегулирование МВД России Технический секретариат Административного органа - (ФГУП "НАМИ")
2.3	Усиления контроля за органами по сертификации и испытательными лабораториями, выполняющими работы по оценке соответствия автомобильной техники установленным требованиям безопасности, в том числе ввозимой на таможенную территорию в единичном порядке	Постоянно	4 кв. 2010 г.	Минпромторг России Ростехрегулирование МВД России Технический секретариат Административного органа - (ФГУП "НАМИ")
2.4	Гармонизация технических требований и мер тарифного регулирования в рамках Таможенного союза			Минпромторг России Минэкономразвития России МИД России
3	Восстановление финансовой устойчивости предприятий автомобилестроения, в том числе:			
3.1	Формирование дополнительного государственного заказа на автомобильную технику российского производства	Распоряжение Правительства Российской Федерации от 25.12.2009 N 2079-р	4 кв. 2010 г.	Минпромторг России Минэкономразвития России Минфин России др. заинтересованные ФОИВ

3.2	Введение системы страхования экспортных контрактов российских производителей автомобильной техники	Проект постановления Правительства РФ	4 кв. 2010 г	Минпромторг России Минэкономразвития России Минфин России
3.3	Применение таможенного режима переработки для внутреннего потребления для производства узлов и агрегатов моторных транспортных средств с целью повышения эффективности реализации соглашений по "промышленной сборке"	Проект постановления Правительства РФ	4 кв. 2010 г.	ФТС России Минэкономразвития России Минпромторг России Минфин России
3.4	Рассмотрение возможности создания на некоторых экспортных рынках единых экспортных представительств по дистрибуции запасных частей и сервиса для автомобилей российского производства	Доклад в Правительство РФ	4 кв. 2010 г.	Минпромторг России Минэкономразвития России МИД России
4	Разработка и начало реализации перечня приоритетных инвестиционных проектов автомобилестроительных компаний	Перечень инвестиционных проектов	4 кв. 2010 г.	Минпромторг России Минтранс России Минэкономразвития России
5	Разработка перечня инновационных НИОКР в части развития энергоресурсосберегающих технологий, применения альтернативных видов топлива, повышения безопасности конструкции и экологии, включая технику двойного назначения, определив объемы и источники финансирования	Перечень НИОКР	4 кв. 2010 г.	Минобороны России Минтранс России Минэкономразвития России и др. заинтересованные ФОИВ
6	Государственная поддержка подготовки научно-исследовательских, инженерных и производственных кадров под цели и задачи развития автомобильной промышленности	Программы учебных курсов	4 кв. 2010 г.	Минобразования России Минпромторг России