



**МИНИСТЕРСТВО ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(Минпромторг России)**

П Р И К А З

«17» декабря 2013 г.

Москва

№ *2155*

О внесении изменений в Стратегию развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденную приказом Минпромторга России от 23 апреля 2010 г. № 319

В целях реализации пункта 3 Протокола совещания у Председателя Правительства Российской Федерации Д. А. Медведева от 9 апреля 2013 г. № ДМ-П9-21пр **п р и к а з ы в а ю:**

Внести изменения в Стратегию развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденную приказом Минпромторга России от 23 апреля 2010 г. № 319, изложив ее в новой редакции (прилагается).

Министр



Д.В. Мантуров

УТВЕРЖДЕНА
приказом Минпромторга России
от 23 апреля 2010 г. №319
(в редакции приказа
Минпромторга России
от « ___ » _____ 2013 г. № _____

**СТРАТЕГИЯ
развития автомобильной промышленности
российской федерации на период до 2020 года**

ПАСПОРТ

Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации
на период до 2020 года

Наименование	Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года
Разработчик стратегии	Министерство промышленности и торговли Российской Федерации
Цель стратегии	Максимизация добавленной стоимости, созданной на территории России на всех этапах жизненного цикла продукции автомобилестроения, при обеспечении достаточного выбора и высокого качества автомобильной техники
Задачи стратегии	<ol style="list-style-type: none">1. Обеспечение потребностей транспортного комплекса страны, включая личные потребности граждан и нужды национальной обороны, за счет внутреннего производства конкурентоспособной автомобильной техники, отвечающей современному уровню международных требований по безопасности, экологическим характеристикам и экономичности.2. Совершенствование законодательства и нормативной правовой базы, том числе в сфере технического регулирования, в соответствии с международными соглашениями Российской Федерации в области автомобилестроения и создания в отношении развития системы утилизации автотранспортных средств.3. Максимальная локализация производства компонентов для автотранспортных средств, производимых на территории Российской Федерации, и повышение их экспортного потенциала;4. Развитие инфраструктуры проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок по созданию новых автотранспортных средств, автомобильных компонентов и технологий мирового уровня конкурентоспособности;5. Совершенствование системы кадрового обеспечения отрасли на основе системного прогнозирования потребности организаций и предприятий отрасли в компетенциях, соответствующих текущему и перспективному уровню развития техники, технологий и форм управления.
Сроки и этапы	2014-2020 годы, в том числе:

реализации стратегии	<ul style="list-style-type: none"> • I этап: 2014-2017 годы. Формирование базы устойчивого долгосрочного инновационного развития автомобильной отрасли. • II этап: 2018-2020 годы. Обеспечение конкурентоспособности российской автомобильной промышленности в условиях интеграции в мировой автомобильный рынок.
Перечень мероприятий стратегии	<ol style="list-style-type: none"> 1. Стимулирование спроса на автомобильную технику на внутреннем рынке. 2. Разработка системных мероприятий по поддержке экспорта продукции российского автомобилестроения. 3. Принятие тарифных и нетарифных мер по ограничению импорта. 4. Гармонизация мер технического регулирования в рамках Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации. 5. Стимулирование производства конкурентоспособной автомобильной техники, отвечающей современному уровню международных требований по безопасности, экологическим характеристикам и экономичности. 6. Стимулирование повышения уровня локализации на территории России высокотехнологичных производств автомобильной техники. 7. Стимулирование создания производств высокотехнологичных автомобильных компонентов на территории Российской Федерации. 8. Создание условий формирования глубоких партнерств между российскими и иностранными производителями на условиях взаимовыгодного сотрудничества и трансфера технологий. 9. Развитие национальной базы проведения НИОКР по приоритетным направлениям. 10. Разработка системы прогнозирования потребности в профессиональных компетенциях и развитие системы непрерывного образования для автомобилестроения. 11. Разработка нормативных правовых актов в области автомобилестроения и развития системы утилизации автотранспортных средств.
Исполнители	<p>Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, Министерство финансов Российской Федерации, Министерство экономического развития Российской Федерации, Министерство регионального развития Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Министерство образования и науки Российской Федерации, Федеральная антимонопольная служба, Федеральная таможенная служба, Министерство внутренних дел Российской Федерации, Министерство обороны Российской Федерации, Министерство по чрезвычайным ситуациям Российской Федерации и другие заинтересованные федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, Государственная корпорация «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)», Государственная корпорация «Ростехнологии», ОАО «Роснано», ОАО «Российская венчурная компания», а также предприятия и организации автомобильной отрасли.</p>
Объем и источники финансирования стратегии	<p>Всего на 2014-2020 годы потребность в инвестициях на создание и модернизацию производственных мощностей, развитие научно-технологической базы и проведение НИОКР, оценивается в размере 1070 млрд. рублей (в текущих ценах). Источниками финансирования являются собственные средства</p>

	<p>предприятий отрасли, заемные средства (в том числе средства «Внешэкономбанк»), инвестиции иностранных стратегических партнеров, средства федерального и региональных бюджетов, а также государственных и внебюджетных фондов поддержки научной и (или) научно-технической деятельности.</p>
<p>Ожидаемые конечные результаты реализации Стратегии</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Повышение вклада продукции автомобильной промышленности в ВВП России с уровня 2012 года – 239,0 млрд. рублей до 435,7 млрд. рублей в 2020 году. 2. Рост объемов промышленного производства автомобильной техники в Российской Федерации к 2020 году: <ul style="list-style-type: none"> • легковых автомобилей – до 3,136 млн. шт.; • легких коммерческих автомобилей – до 0,240 млн. шт.; • грузовых автомобилей – до 0,116 млн. шт.; • автобусов – до 0,028 млн. шт. 3. Обеспечение к 2020 году доли продукции российского производства в общем объеме потребления на внутреннем рынке: <ul style="list-style-type: none"> • легковых автомобилей – 76%; • легких коммерческих автомобилей – 75%; • грузовых автомобилей – 56%; • автобусов – 71%. 4. Увеличение доли экспорта продукции российского автомобилестроения от общего объема производства к 2020 году: <ul style="list-style-type: none"> • легковых автомобилей - до 8%; • легких коммерческих автомобилей – до 17%; • грузовых автомобилей – до 17%; • автобусов – до 16%.
<p>Система организации контроля за исполнением стратегии</p>	<p>Управление и контроль за реализацией Стратегии осуществляет Министерство промышленности и торговли Российской Федерации.</p>

Содержание

Введение	7
1. Цели, задачи и приоритеты Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года.....	9
2. Внешнеэкономическая ситуация и роль автомобильной промышленности в экономике страны.....	11
2.1. Макроэкономические факторы, влияющие на развитие автомобильной отрасли. Выбор предположительного сценария развития экономической ситуации	11
2.2. Автомобильная промышленность в структуре национальной экономики.....	12
3. Анализ текущего состояния и перспектив развития автомобильной отрасли. Определение ключевых проблем в автомобилестроении	13
3.1. Анализ и прогнозирование развития автомобильного рынка.....	13
3.1.1 Основные термины и определения, сегментация рынка	13
3.1.2 Динамика и прогнозирование развития автомобильного рынка России	14
3.2. Анализ текущей ситуации в автомобильной промышленности	24
3.2.1 Основные характеристики и показатели деятельности автомобильной промышленности	24
3.2.2 Структура владения и параметры основных производственных проектов	28
3.2.3 Анализ результатов реализации обновленного режима «промышленной сборки» в сравнении со старым режимом при изменении законодательной базы в условиях членства России в ВТО и Таможенном союзе.....	34
3.3. Анализ мер регулирования автомобильной отрасли	39
3.3.1 Анализ текущих положений технического регулирования в условиях членства России в ВТО и Таможенном союзе.....	39
3.3.2 Анализ эффекта введения утилизационного сбора на автомобильный рынок Российской Федерации, а также возможные последствия его трансформации или отмены	40
3.3.3 Анализ развития отраслевой кластерной структуры и политики.....	42
3.4. Анализ развития производства автомобильных компонентов	47

3.5.	Новые технологии. Развитие национальной базы НИОКР	54
3.5.1	Прогноз развития новых технологий в автомобилестроении	54
3.5.2	Критерии определения приоритетов по НИОКР	56
3.5.3	Приоритетные направления развития новых технологий	57
3.6.	Кадровая политика и кадровое обеспечение отрасли	58
4.	Основные этапы и мероприятия по реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года	61
4.1.	Основные этапы реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года	61
4.2.	Комплекс мер по реализации Стратегии развития автомобильной промышленности на территории Российской Федерации на период до 2020 года	61
4.2.1	Управление стоимостью владения АТС, стимулирование обновления автомобильного парка	70
4.2.2	Комплекс мер по совершенствованию методов нетарифного регулирования	73
4.2.3	Меры поддержки и развития кластерной политики	74
4.2.4	Меры по развитию национальной компонентной базы и поддержке производства автокомпонентов	75
4.2.5	Меры по стимулированию НИОКР и внедрению новых технологий	78
4.2.6	Предложения по комплексу мер государственной поддержки, направленных на стимулирование спроса на электромобили, а также автомобили, использующие альтернативные виды топлива	81
4.2.7	Меры по развитию национальной базы НИОКР в качестве институциональной основы создания интеллектуальной собственности для производителей автомобильной техники и компонентов на территории Российской Федерации	82
4.2.8	Меры по кадровому обеспечению отрасли	89
5.	Ожидаемые результаты реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года	90
6.	Направления, объемы и источники финансирования мероприятий Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года	92

6.1.	Направления и объемы инвестирования для реализации мероприятий Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года.....	92
6.2.	Источники финансирования реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года.....	92
7.	Оценка рисков реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года.....	95
7.1.	Глобальные риски.....	95
7.2.	Макроэкономические риски.....	95
7.3.	Законодательные риски	96
7.4.	Финансовые риски.....	96
7.5.	Техногенные и экологические риски.....	97
7.6.	Инновационные риски	97
7.7.	Коммерческие риски	99
7.8.	Социальные риски	99
8.	Мониторинг и контроль реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года.....	99

Введение

Автомобильная промышленность является ведущей отраслью российского машиностроения, определяющей экономической и социальный уровень развития страны.

Ситуацию в российской автомобильной промышленности в последние несколько лет можно охарактеризовать как неоднозначную. С одной стороны, до финансового кризиса 2008 года происходил бурный рост российского рынка, вызванный, в том числе, ростом покупательской способности населения, развитием потребительского кредитования и укреплением национальной валюты. С другой стороны, постоянно сокращалась доля российских производителей на автомобильном рынке при одновременном усилении конкуренции внутри ценовых сегментов.

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

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 научно НИОКР и автомобильных кластеров;
- комплекс государственных мер поддержки российской 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.

Стратегия определила 3 этапа реализации основных мероприятий:

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.

Принятие Стратегии в период мирового финансового кризиса предопределило целевые задачи первого этапа – преодоление кризисных явлений, восстановление внутреннего рынка автомобильной техники. В настоящее время, по истечении трех лет с момента принятия Стратегии, следует отметить существенные изменения во внутренней и внешней среде российского автомобильного производства.

Ключевые риски реализации мер, предусмотренных Стратегией, связаны с обязательствами России как члена ВТО. К таким рискам относятся: дальнейшее снижение конкурентоспособности отечественной продукции по цене; снижение инвестиционной привлекательности отрасли; сокращение числа инструментов оперативного реагирования на кризисные явления в отрасли, подверженной цикличности развития рынков и значительной чувствительности к развитию экономики в целом; рост поступления на рынок бывшей в эксплуатации техники, что косвенным образом сказывается на безопасности дорожного движения.

В то же время, учитывая положительные тенденции в развитии рынков и производств автомобильной техники на территории России и достижение фактических показателей, превышающих предусмотренные для мониторинга достижения целей Стратегии, следует отметить, что подотрасли автомобилестроения, которые определяют рост добавленной стоимости, а именно производство автомобильных компонентов и создание интеллектуальной собственности пока не получили должного развития. В связи с этим не удалось реализовать в полной мере инновационные сценарии «Крупный Экспортер», предусмотренные Стратегией для сегментов грузовых автомобилей и автобусов, что привело к значительному увеличению доли импорта в указанных сегментах. Учитывая изменившиеся внешние и внутренние условия развития автопрома России, встал вопрос об актуализации Стратегии и необходимости выработки мер государственного регулирования для достижения целей Стратегии.

Синергия автомобилестроения со многими другими отраслями промышленности обуславливает необходимость программно-целевого регулирования в отрасли. Принятых разрозненных мер недостаточно для полноценной реализации предусмотренных Стратегией инновационных сценариев развития отрасли и достижения утвержденных целевых показателей.

В настоящий момент, в связи с близящимся окончанием II этапа реализации Стратегии и посткризисного восстановления отрасли, с учетом существенно изменившихся внешних и внутренних факторов, определяющих текущее состояние и перспективы развития автомобильной отрасли в России, необходимо актуализировать действующую Стратегию. Для этого необходимо проанализировать и оценить эффективность уже принятых мер государственного воздействия, сформировать новое видение перспектив развития отрасли, уточнить основные целевые экономические параметры Стратегии и определить системный

комплекс мер по ее реализации, направленных на увеличение доли добавленной стоимости, сформированной внутри страны через создание условий для развития производства компонентой базы и национальной базы НИОКР как основы возникновения и развития интеллектуальных прав на территории Российской Федерации.

В долгосрочной перспективе при насыщенности автомобильных рынков развитых стран российский рынок (по прогнозным оценкам) станет одним из самых привлекательных для экспансии, как для европейских производителей, так и для производителей восточноазиатских регионов, в связи с чем дальнейшее развитие отрасли будет обусловлено:

- необходимостью полноценного удовлетворения растущих потребностей транспортного комплекса страны в современной конкурентоспособной автомобильной технике отечественного производства, соответствующей международным требованиям по экологии, энергосбережению и безопасности;

- необходимостью полноправного встраивания российского автопрома в глобальное разделение труда в автомобилестроении;

- необходимостью обеспечения национальной безопасности в области производства автомобильной техники военного и двойного назначения и компонентов для нее.

Актуализация Стратегии произведена в свете реализации мероприятий в области модернизации и инновационного развития экономики с учетом целевых показателей, определенных Президентом Российской Федерации страны перед Правительством Российской Федерации (Указ от 7 мая 2012 г. № 596 «О долгосрочной государственной экономической политике») по созданию и модернизации высокопроизводительных рабочих мест, увеличению объема инвестиций, повышению производительности труда и т.п.

1. Цели, задачи и приоритеты

Основной целью государственной политики Российской Федерации и Стратегии является: Максимизация добавленной стоимости, созданной на территории России на всех этапах жизненного цикла продукции автомобилестроения, при обеспечении достаточного выбора и высокого качества автомобильной техники.

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

1. Обеспечение потребностей транспортного комплекса страны, включая личные потребности граждан и нужды национальной обороны, за счет внутреннего производства конкурентоспособной автомобильной техники, отвечающей современному уровню

международных требований по безопасности, экологическим характеристикам и экономичности.

2. Совершенствование законодательства и нормативной правовой базы, в том числе, в сфере технического регулирования, в соответствии с международными соглашениями Российской Федерации в области автомобилестроения, а также в отношении развития системы утилизации автотранспортных средств (далее АТС).

3. Максимальная локализация производства компонентов для автотранспортных средств, производимых на территории Российской Федерации, и повышение их экспортного потенциала;

4. Развитие инфраструктуры проведения НИОКР по созданию новых автотранспортных средств, автомобильных компонентов и технологий мирового уровня конкурентоспособности;

5. Совершенствование системы кадрового обеспечения отрасли на основе системного прогнозирования потребности организаций и предприятий отрасли в компетенциях, соответствующих текущему и перспективному уровню развития техники, технологий и форм управления.

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

2. Внешнеэкономическая ситуация и роль автомобильной промышленности в экономике страны

2.1. Макроэкономические факторы, влияющие на развитие автомобильной отрасли. Выбор предположительного сценария развития экономической ситуации

Проведенный анализ основных макроэкономических показателей выявил следующие общие факторы, влияющие на формирование трендов развития автомобильной отрасли в среднесрочной перспективе (на период до 2020 года).

Динамика мировой экономики существенно затормозилась в последние годы. Однако, по мнению аналитиков, в 2014-2016 годах прирост мирового валового внутреннего продукта (далее ВВП) восстановится на уровне, близком к 4%. Ожидается, что в краткосрочной перспективе темпы экономического роста США вырастут до 2,8%, экономика Европейского Союза (далее ЕС) стабилизируется и перейдет к росту за счет мер укрепления европейских интеграционных механизмов. Лидером восстановления станет экономика Германии. Основной вклад в мировой рост вносят развивающиеся страны, в особенности Индия и Бразилия, чьи темпы экономического роста должны ускориться после 2013 года. Темпы роста китайской экономики останутся на уровне выше 7% за счет расширения внутреннего спроса и восстановления роста экспортного оборота. Экономический рост в странах Содружества Независимых Государств (далее СНГ) в целом будет опережать рост мировой экономики. Однако будет сохраняться сильная зависимость от экономической динамики России, степени и глубины интеграции экономик в общее экономическое пространство, способной смягчить возможное негативное влияние конъюнктуры мировых рынков.

Рост товарооборота России со странами – членами Таможенного союза будет служить опорой экономической интеграции в рамках Евразийского экономического союза (далее ЕврАзЭС) при условии гармонизации промышленных политик и согласования методов регулирования внутри единого экономического пространства (далее ЕЭП). При этом приоритет торговли с этими странами сохранится.

Основные мировые макроэкономические показатели стабилизировались после периода повышенной волатильности 2008-2009 годов. Высокие цены на нефть оказывают укрепляющее воздействие на рубль. Доля России в балансе мирового производства жидких углеводородов будет снижаться. Цены на основные сырьевые активы имеют тенденцию к снижению относительно докризисных уровней. На динамику цен металлов серьезное влияние будет оказывать ситуация в Китае – крупнейшем в мире потребителе промышленных металлов. Расширение использования новых технологий добычи газа, в особенности сланцевого газа, будет способствовать насыщению рынка и сдерживанию ценовой динамики.

Макроэкономическая ситуация в России в настоящее время складывается непростая. Снижается темп экономического роста. Причинами спада мировые аналитики видят накопившиеся структурные проблемы экономики и недостаток реформ, необходимых для поддержания высоких темпов роста. Вниз Россию тянут пенсионная система, тарифная политика, логистика и другие факторы. Снижение конкурентоспособности российских предприятий, в свою очередь, негативно отражается на росте ВВП. Основная проблема состоит в том, что у Российской Федерации очень высокие издержки при небольших доходах, то есть система экономической организации неэффективна. В ближайшие годы стимулом к развитию экономики станет потребительский спрос и экспорт, которые, однако, сами по себе не могут вытянуть экономику на путь устойчивого роста.

Предполагается, что в краткосрочной перспективе экономика России будет расти средними темпами, близкими к общемировым показателям. Несмотря на пересмотр параметров экономического роста в текущем году, ожидается его некоторое ускорение в ближайшие годы. Инфляция будет находиться в пределах 4-6%. Стоимость заимствований в России сопоставима с рынками стран БРИКС, но достаточно высока по сравнению с развитыми экономиками.

В долгосрочной перспективе сырьевая зависимость экономики России несет определенные риски. Однако инновационный сценарий развития, положенный в основу прогнозирования, подразумевает постепенную диверсификацию отраслей, сокращение доли топливно-энергетического комплекса и увеличение инвестиций в сектора с высокой добавленной стоимостью. В случае реализации целевого сценария социально-экономического развития ожидаемый рост промышленного производства к 2030 году должен составить 181,2% к уровню 2011 года.

Макроэкономическая ситуация будет напрямую влиять на настроение потребителей. Так, рост доходов домохозяйств с уровнем средним и выше среднего должен стать способом стимулирования дальнейшего роста продаж легковых автомобилей. По прогнозам Международного валютного фонда в долгосрочной перспективе Россия возглавит страны БРИКС по ВВП на душу населения.

2.2. Автомобильная промышленность в структуре национальной экономики

Доля автомобильной промышленности в ВВП России составляет 0,45% с тенденцией к росту. Её совместный с торговлей и обслуживанием автотранспортных средств вклад в ВВП России составляет 1,69% на фоне 5,21%, который дают все технологические отрасли экономики (рисунок 1).



Рисунок 1 – Вклад автомобильной промышленности в ВВП России

3. Анализ текущего состояния и перспектив развития автомобильной отрасли. Определение ключевых проблем в автомобилестроении

3.1. Анализ и прогнозирование развития автомобильного рынка

3.1.1 Основные термины и определения, сегментация рынка

Автомобильный рынок – совокупность результатов розничных продаж (регистраций) автомобильной техники, включающая в себя продажи новых и подержанных автомобилей в 4 основных сегментах (группах): легковые автомобили (далее ЛА), легкие коммерческие автомобили (далее ЛКА), грузовые автомобили (далее ГА), автобусы (далее АБ).

Классы – более узкие части рынка, выделяемые по определенному принципу внутри каждого сегмента.

Сегментация – принятая на рынке структура деления на сегменты и классы.

Продажи новых автомобилей – включают в себя данные по первичной регистрации не бывших ранее в употреблении транспортных средств (далее ТС), с даты производства которых прошло менее 3-х лет.

Продажи подержанных автомобилей – включают в себя данные по первичной регистрации не бывших ранее в употреблении транспортных средств, произведенных более 3-х лет назад, данные по первичной регистрации бывших ранее в употреблении импортных

транспортных средств и данные по вторичной регистрации (перепродаже) транспортных средств, состоявших ранее на учете и бывших в употреблении на территории страны.

3.1.2 Динамика и прогнозирование развития автомобильного рынка России

Автомобильный рынок России демонстрировал активный рост на протяжении всего периода посткризисного восстановления (2010-2012 годы) и превысил показатели докризисного уровня. Несмотря на наметившийся спад продаж в 2013 году, уровень автомобилизации в 267 автомобилей на 1000 человек (рисунок 2) позволяет прогнозировать долгосрочный рост рынка до уровня 300 и далее 350 автомобилей на 1000 человек со средне-геометрическим годовым темпом прироста (compound annual growth rate) (далее CAGR) 3%-5% в год. К 2015 году ежегодный располагаемый доход населения может достичь 10 тыс. долл. США (при условии стабильности цен на нефть), что будет соответствовать примерно 300 автомобилям на тысячу человек. Дальнейший рост напрямую будет зависеть от общемировой и российской экономической ситуации и, как следствие тенденций роста доходов населения, а также развития дорожной инфраструктуры крупных городов, где в основном сосредоточено потребление.

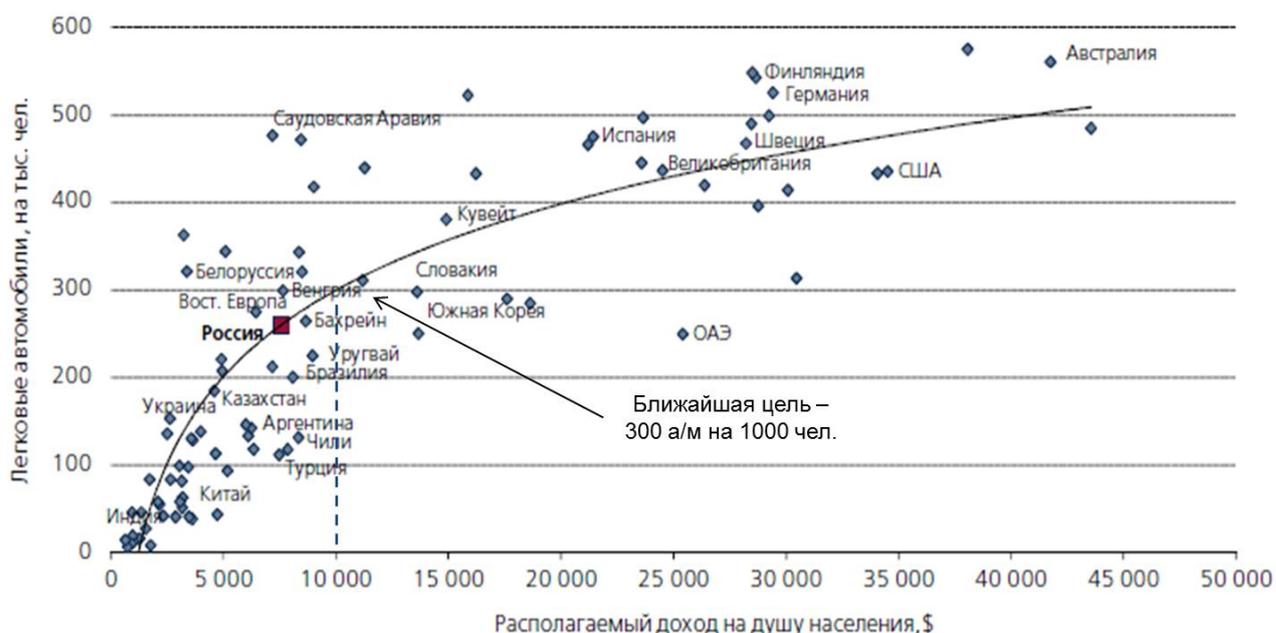


Рисунок 2 – Международные показатели автомобилизации в зависимости от размера располагаемого дохода

В процессе актуализации Стратегии при проведении рыночного анализа и построении прогнозов развития был использован новый методологический подход. В отличие от методологии, использованной в ранее утвержденной Стратегии, где оценка рынка и прогноз его развития основывались на данных производителей и импортеров по реализации новых АТС в

сети продаж, в актуализированной Стратегии рынок оценивается как спрос на автомобили, подтвержденный регистрациями новых и подержанных транспортных средств.

Стремительная динамика роста автомобильного рынка в 2010-2012 годах объясняется восстановлением общеэкономических показателей, эффективными мерами государственного регулирования автомобильной отрасли, а также эффектом низкой базы (рисунок 3).

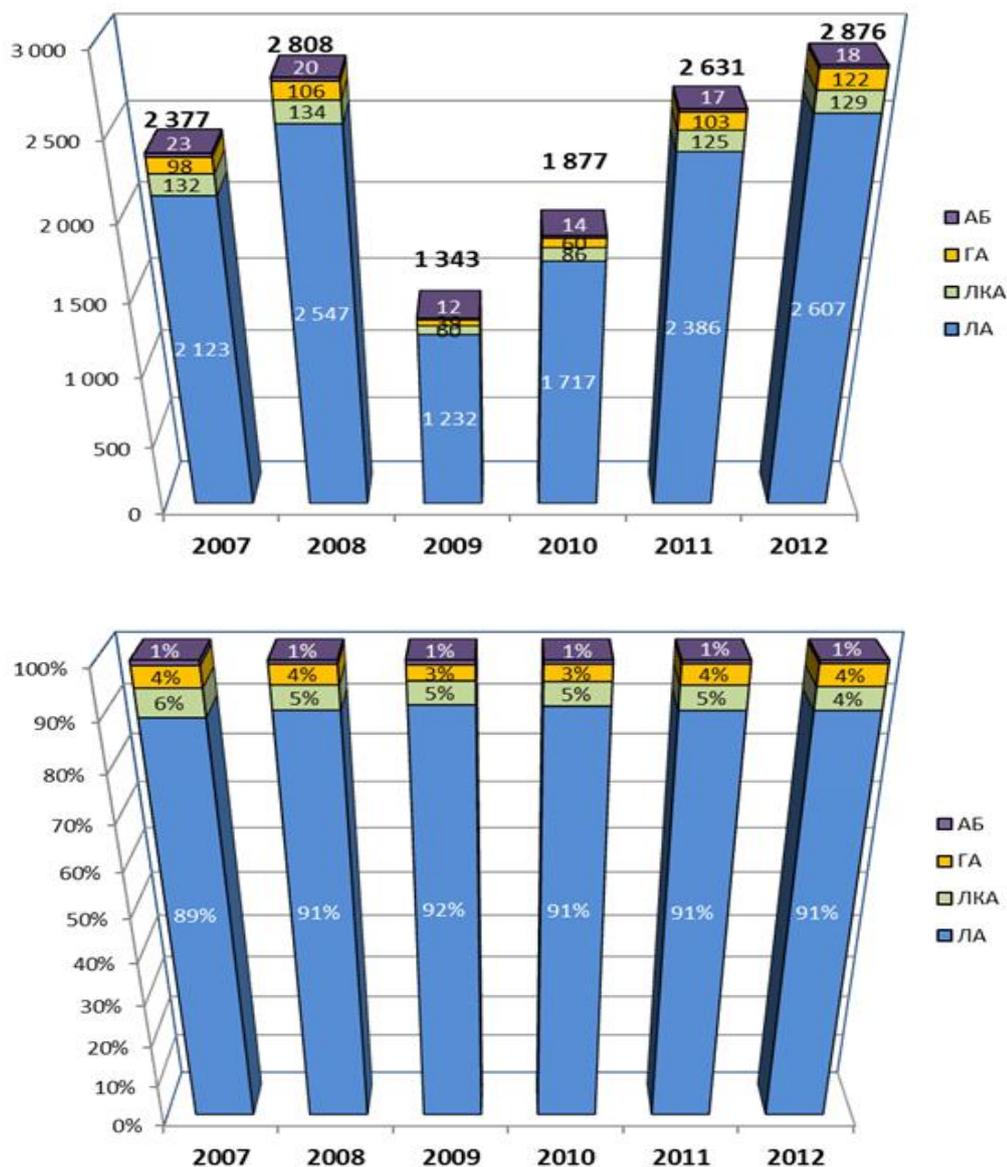


Рисунок 3 – Динамика и распределение долей сегментов рынка новых транспортных средств в 2007-2012 годах, тыс. шт.

Рынок подержанных автомобилей превышает рынок новых практически в два раза (рисунок 4). Объем всего рынка (спроса) в 2012 году составил 7 760 000 автотранспортных средств. На стабильном и растущем рынке доля подержанных автомобилей падает, а в период экономического кризиса растет. Важно отметить, что в момент экономического кризиса темпы падения рынка подержанных автомобилей гораздо ниже по сравнению с рынком новых.

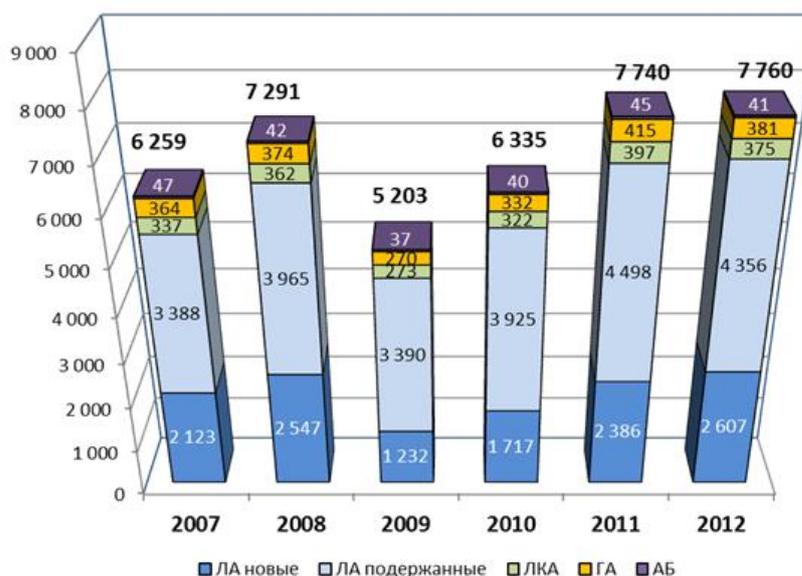


Рисунок 4 – Динамика рынка новых и подержанных транспортных средств в период 2007-2012 ГОДЫ, ТЫС. ШТ.

Автомобильный рынок на 90% состоит из легковых автомобилей, при этом легкие коммерческие и грузовые автомобили занимают соответственно доли по 5%, а автобусы – 1%. (рисунок 5). Схожая структура рынка наблюдается и на развитых европейских рынках с поправкой на распределение долей в коммерческом транспорте (вследствие большой территории в России доля грузовых автомобилей выше среднеевропейской) (рисунок 6).

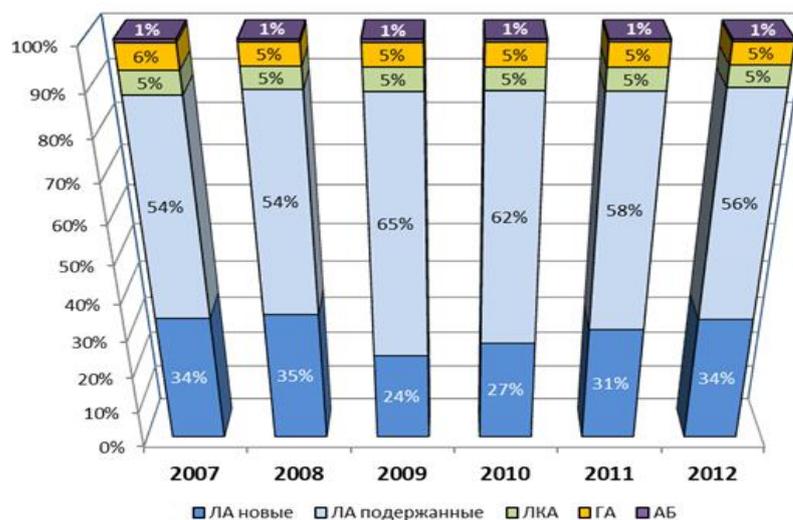


Рисунок 5 - Распределение долей сегментов рынка новых и подержанных транспортных средств в период 2007-2012 годы.

Российский рынок, быстро восстановившись после кризиса, и показав рост в 2012 году более 9% по отношению к 2011 году, стал вторым крупнейшим авторынком Европы, уступив лишь Германии.

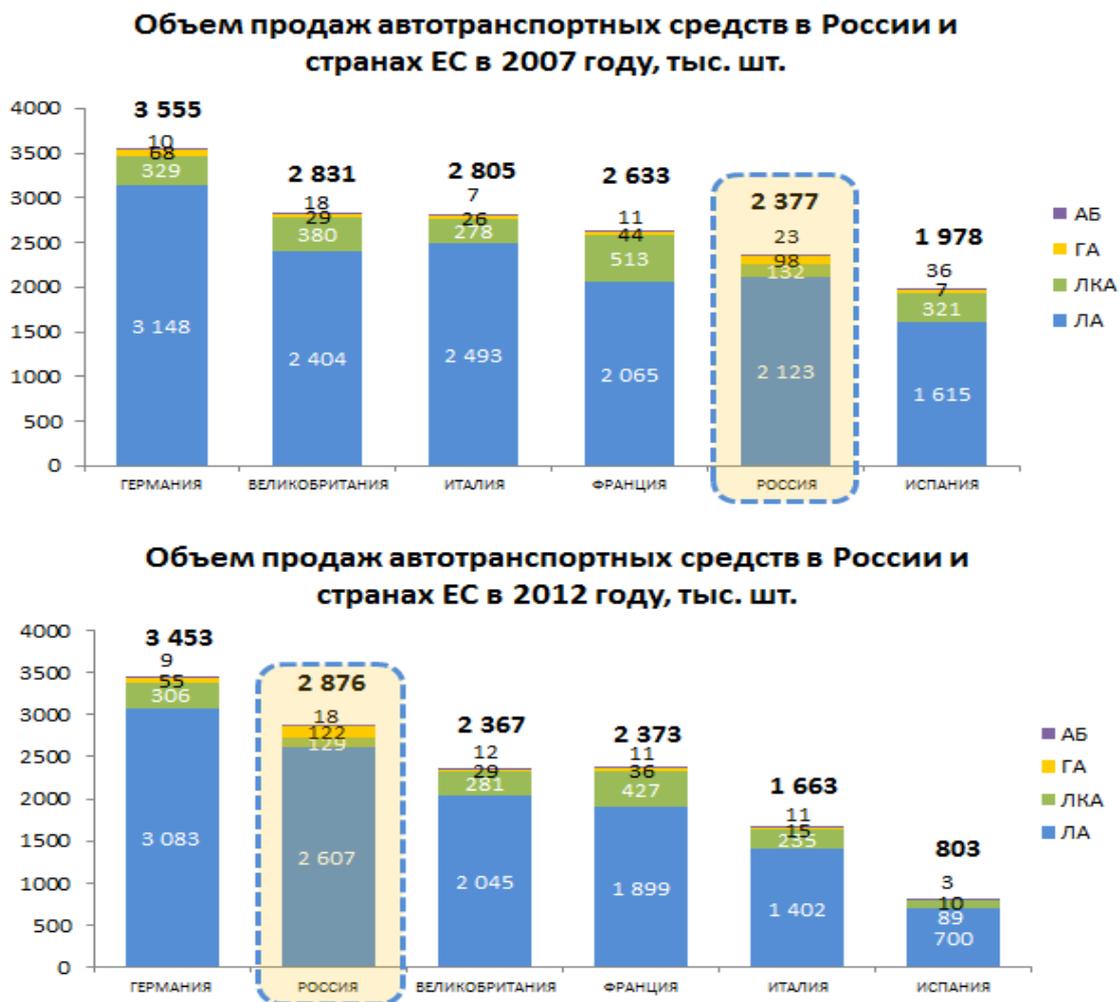


Рисунок 6 – Структура автомобильных рынков стран ЕС и положение России

Возрастная структура автомобильного парка России практически в каждом сегменте дает хороший потенциал для обновления. Средний возраст парка легковых и легких коммерческих автомобилей превышает 12 лет, грузовиков 19 лет, автобусов 15 лет, что крайне негативно сказывается на экологической ситуации и безопасности дорожного движения (далее БДД). Однако создание нормативной правовой и налоговой базы стимулирования потребления автотранспортной техники высоких экологических классов при условии организации эффективной утилизационной инфраструктуры открывает новые возможности для долгосрочного роста автомобильного рынка.

Существует определенный экспортный потенциал, в то же время его перспективы зависят от развития компонентной базы, создаваемой на территории Российской Федерации, и конкурентоспособности производимой продукции.

По мнению экспертов, стоимость владения автомобилем в России в абсолютных значениях выше, чем на многих развитых рынках, а относительно личного располагаемого дохода – значительно выше. Этот фактор оказывает ключевое сдерживающее влияние для

дальнейшего роста автомобильного рынка. Эффективное управление стоимостью владения автомобилем может стимулировать рост рынка и обновление автопарка.

Сегмент легковых автомобилей

Высокие темпы роста рынка легковых автомобилей в 2010-2012 годах объясняются реализацией пакета мер государственного стимулирования спроса и эффектом «низкой базы» после значительного сокращения продаж в 2008-2009 годах. Первичные регистрации подержанных автомобилей сократились и уже не играют существенной роли на рынке. Доля автомобилей российского производства, благодаря новому режиму промышленной сборки, продолжает расти и в 2012 году составила 65%. Темпы роста начали замедляться с марта 2012 года. При этом максимального значения в абсолютных цифрах регистраций рынок достиг в апреле 2013 года. Наиболее перспективным и развивающимся классом является класс полноприводных автомобилей (sports utility vehicle) (далее SUV), занимая наибольшую долю - 31%, показывая самый динамичный рост, особенно в бюджетных подклассах класса SUV, определяемых длиной кузова <4300 мм (далее SUV B) и длиной кузова 4300-4600 мм (далее SUV C). Наиболее стабильными являются классы легковых автомобилей, определяемые длиной кузова (3600-4200 мм/4200-4400 мм/4200-4600 мм соответственно) (далее B/B+ и C).

Рынок легковых автомобилей в 2020 году прогнозируется на уровне 3,45 млн. шт. (рисунок 7).

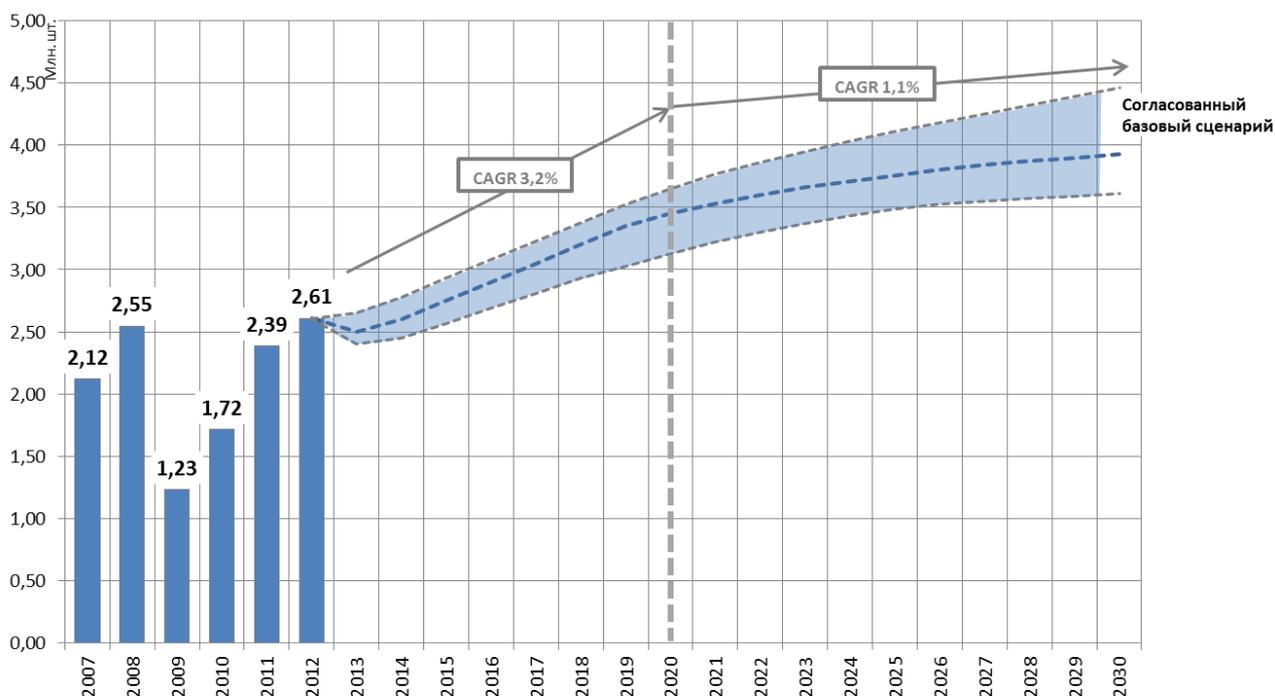


Рисунок 7 - Консолидированный прогноз развития рынка легковых автомобилей

Возвращаясь к методологии и сегментации, использованной в ранее утвержденной Стратегии, скорректированный прогноз развития сегмента ЛА приведен на рисунке 7А.

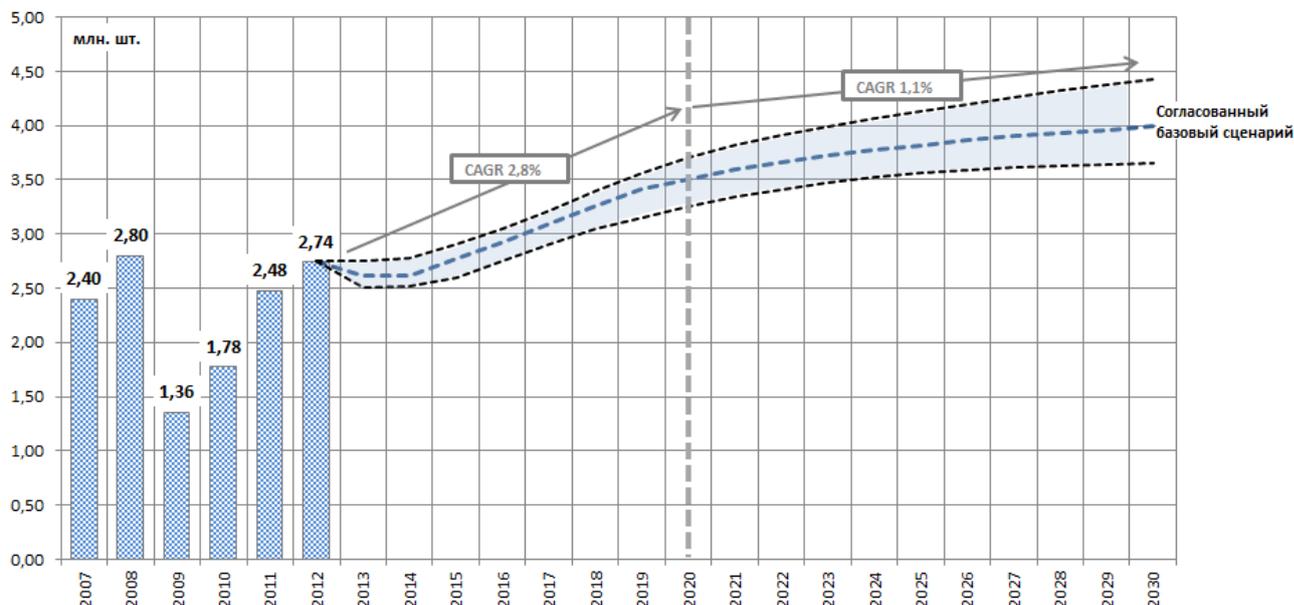


Рисунок 8А – Скорректированный прогноз развития рынка легковых автомобилей, построенный на основе методологии «по реализации» и ранее принятой сегментации

Сегмент легких коммерческих автомобилей

Рынок легких коммерческих автомобилей показал посткризисный рост в 2010-2011 годах, и стабилизацию в 2012 году. Темпы роста продаж новых легких коммерческих автомобилей показывают отрицательную динамику с начала 2012 года. Автомобили российского производства занимают более двух третей рынка - 79%, при этом доля отечественных производителей падает в связи с введением экологических норм Евро-4 и переходом на производство продукции средней ценовой категории, где конкуренция значительно выше. Доля импорта новых автомобилей растет, несмотря на меры поддержки и стимулирования отечественных производителей. Наиболее перспективным и развивающимся классом является средний класс ЛКА полной массой от 2 до 2,5 тонн и грузоподъемностью от 1 до 3 тонн. Малый класс ЛКА только набирает обороты. Рынок подержанных автомобилей превышает рынок новых практически в два раза, что дает потенциал спроса для сегмента новых автомобилей, особенно в возрастной категории 3-5 лет.

Рынок ЛКА в 2020 году прогнозируется на уровне 0.21 млн. шт. (рисунок 8).

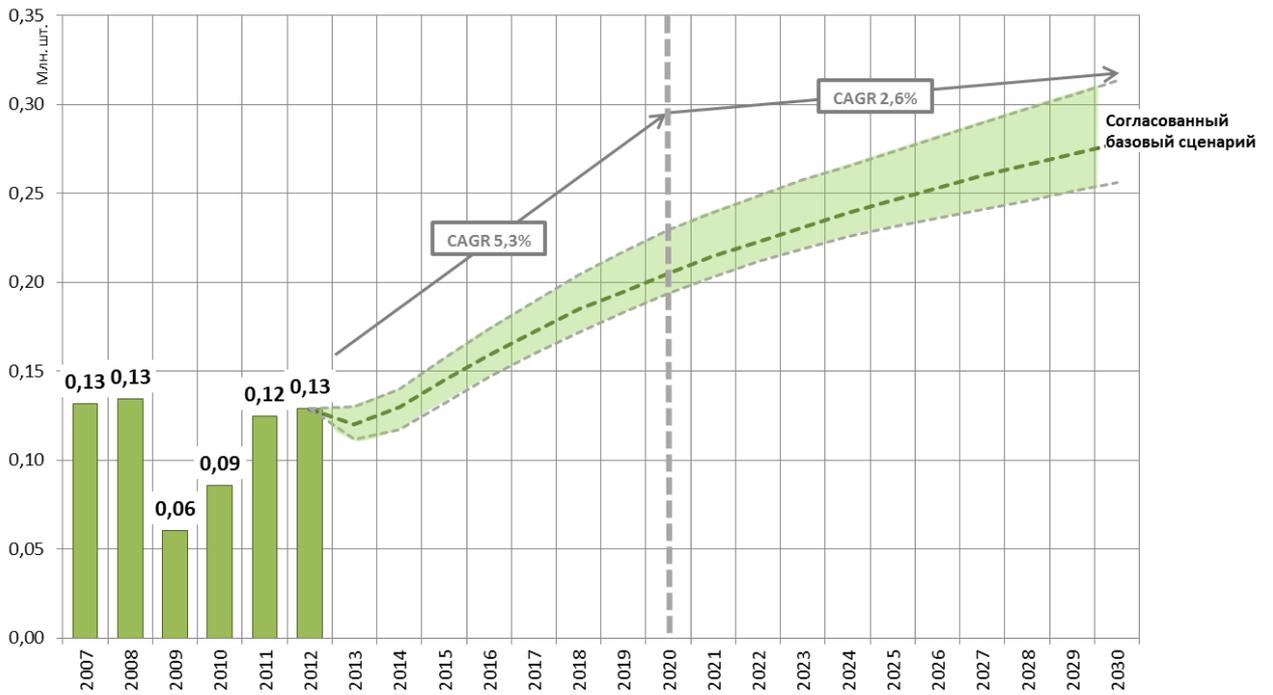


Рисунок 9 – Консолидированный прогноз развития рынка легких коммерческих автомобилей

В соответствие с методологией и сегментацией, использованными в ранее утвержденной Стратегии, скорректированный прогноз развития сегмента ЛКА приведен на рисунке 8А.

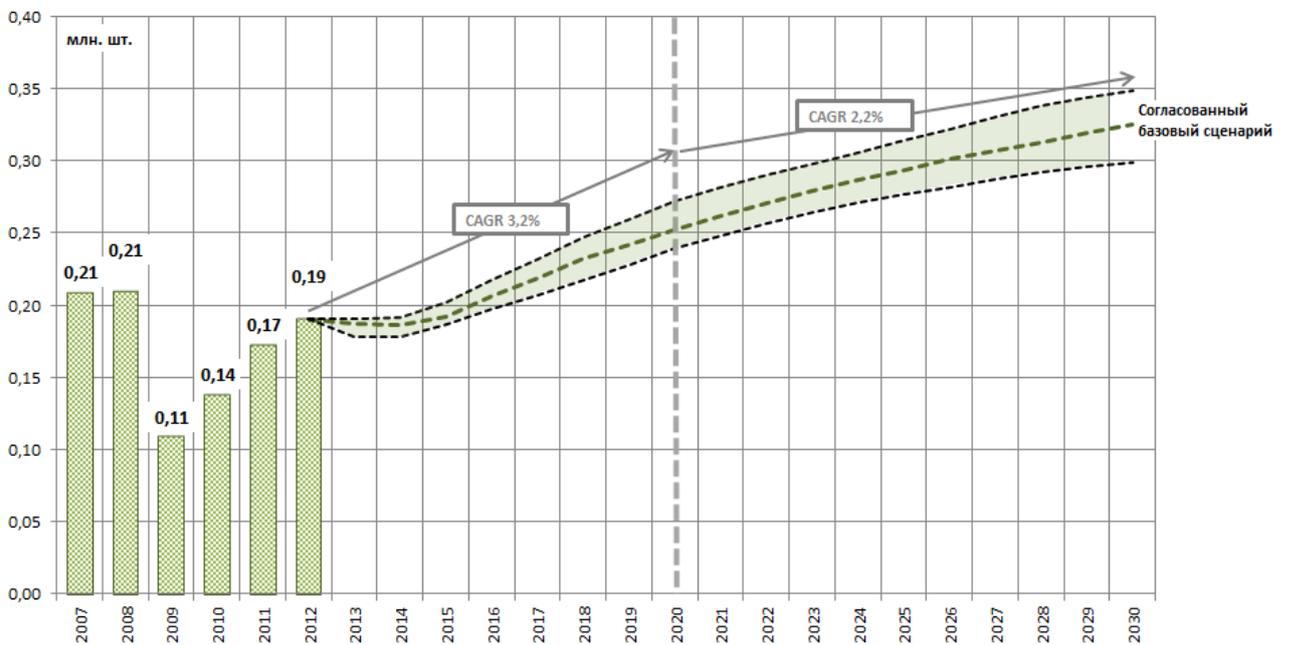


Рисунок 8А – Скорректированный прогноз развития рынка легких коммерческих автомобилей, построенный на основе методологии «по реализации» и ранее принятой сегментации

Сегмент грузовых автомобилей

Доля рынка грузовых автомобилей в общем рынке стабильна на протяжении последних семи лет. Несмотря на рост продаж в абсолютных показателях до середины 2012 года, темпы прироста падают с января 2012 года. Особенностью рынка ГА является увеличивающаяся доля импорта новых автомобилей, которая составляет уже 44%. Доля отечественной сборки в данном сегменте соответствует 56%. Быстро растут продажи китайских производителей. Основной объем парка сосредоточен в возрастной категории 10+ лет, что негативно сказывается на экологической ситуации и безопасности дорожного движения.

Рынок грузовых автомобилей в 2020 году прогнозируется на уровне 0,16 млн. шт. (рисунок 9).

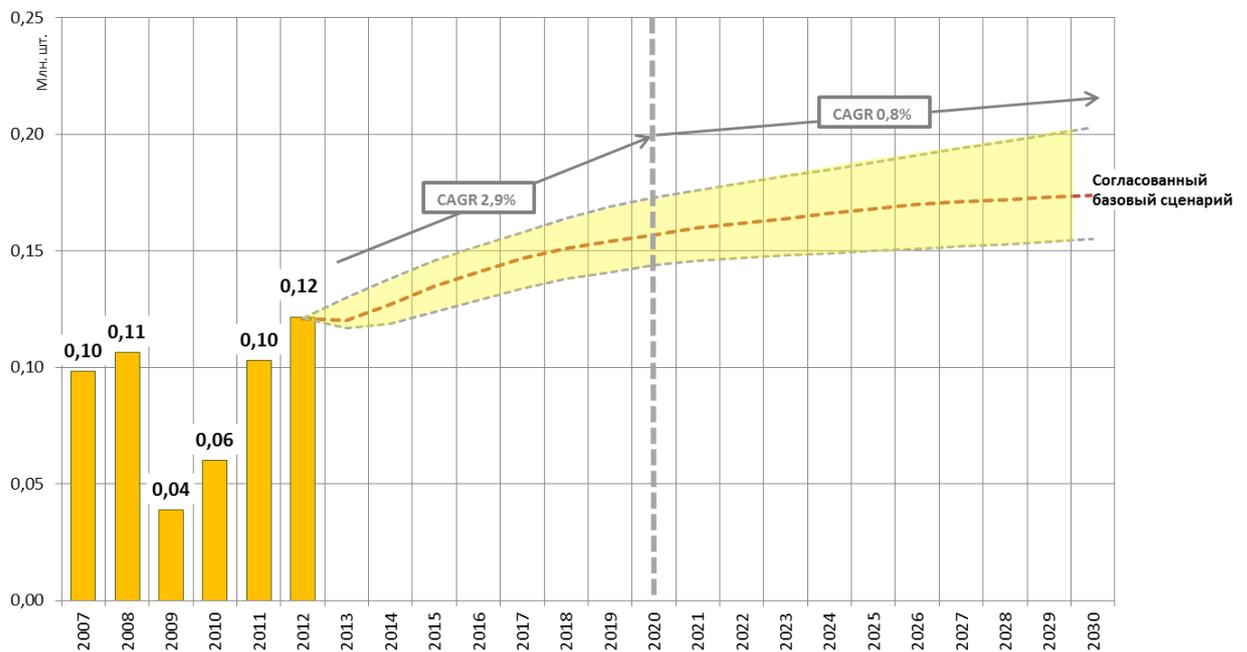


Рисунок 10 – Консолидированный прогноз развития рынка грузовых автомобилей

В соответствие с методологией и сегментацией, использованными в ранее утвержденной Стратегии, скорректированный прогноз развития сегмента ГА приведен на рисунке 9А.

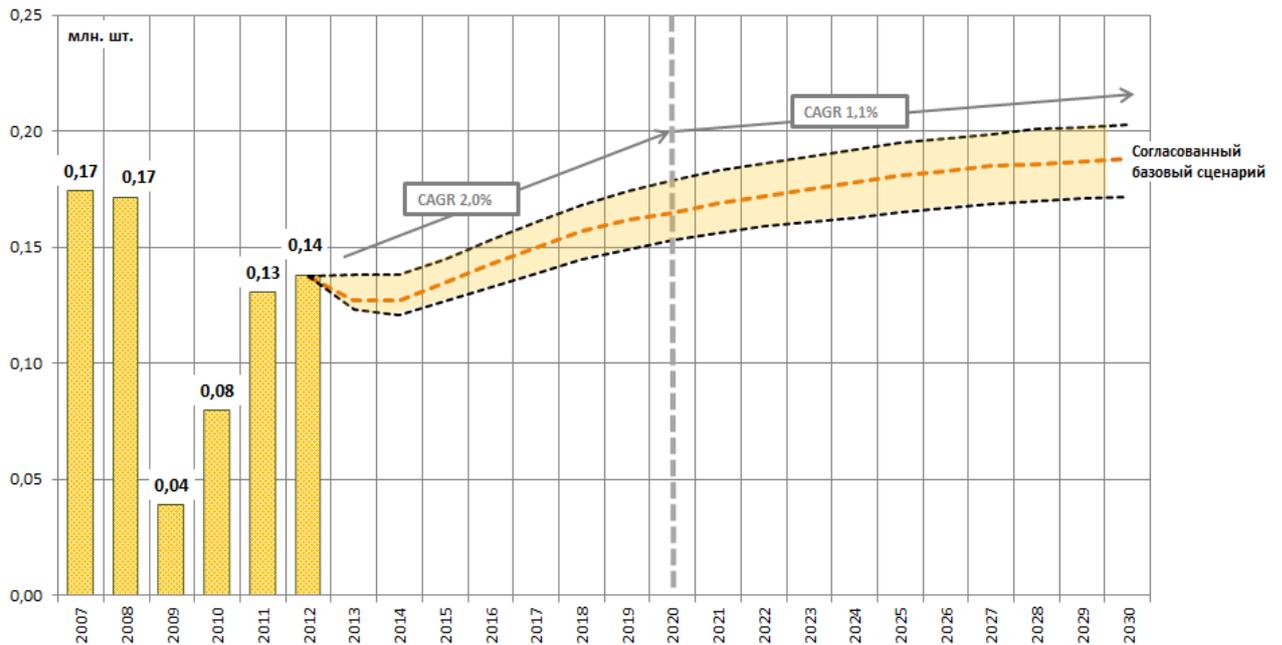


Рисунок 9А – Скорректированный прогноз развития рынка грузовых автомобилей, построенный на основе методологии «по реализации» и ранее принятой сегментации

Сегмент автобусов

Рынок автобусов по итогам 2012 года занимает долю около 1% общего рынка, в абсолютных значениях – 18 тыс. шт. Рост рынка в 2010–2011 годах обеспечивался в основном за счет государственных программ и крупных региональных программ обновления автобусного парка. Продажи в 2012 года практически не выросли, а рынок автобусов в целом так и не достиг докризисного уровня. Доля отечественных автобусов в объеме рынка падает с 84% в 2007 году до 77% в 2012 году. Основные объемы рынка автобусов (более 47% на конец 2012 года) сосредоточены в классе «малый». Это объясняется децентрализацией пассажиропотоков, раздробленностью рынка, и нестабильной загрузкой маршрутов.

Рынок автобусов в 2020 году прогнозируется на уровне 0,03 млн. шт. (рисунок 10).

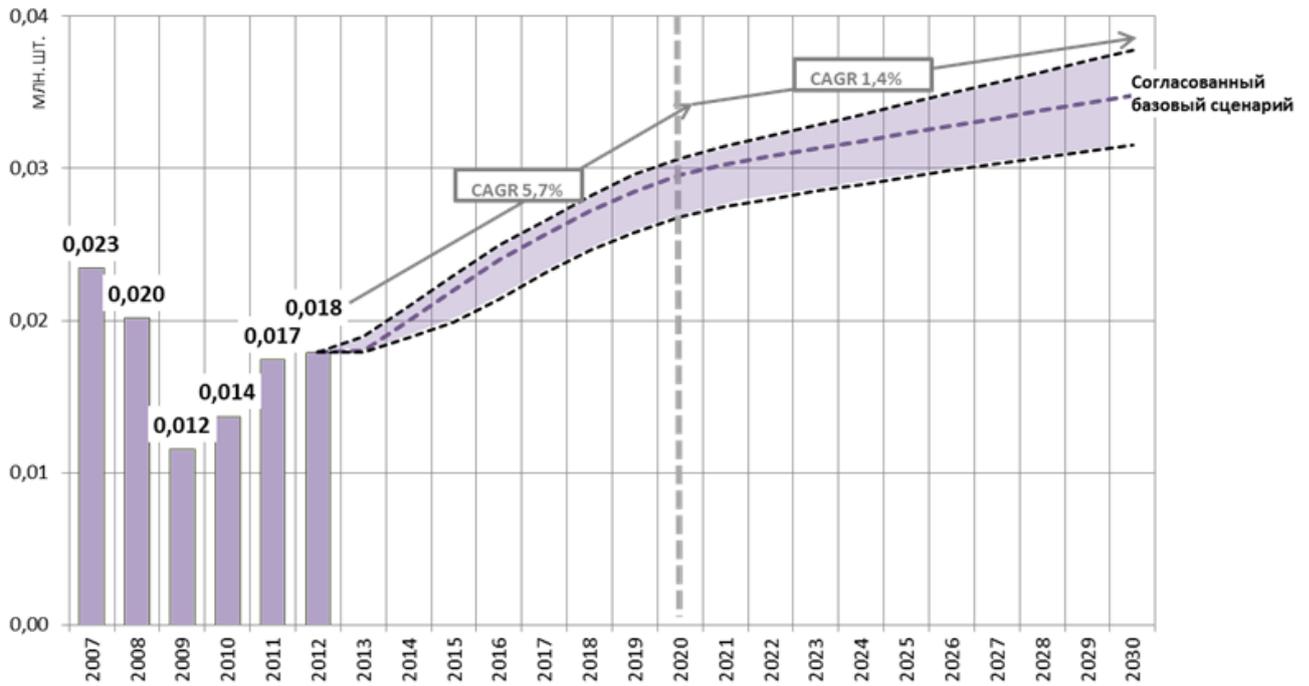


Рисунок 11 – Консолидированный прогноз развития рынка автобусов

В соответствие с методологией и сегментацией, использованными в ранее утвержденной Стратегии, скорректированный прогноз развития сегмента АБ приведен на рисунке 10А.

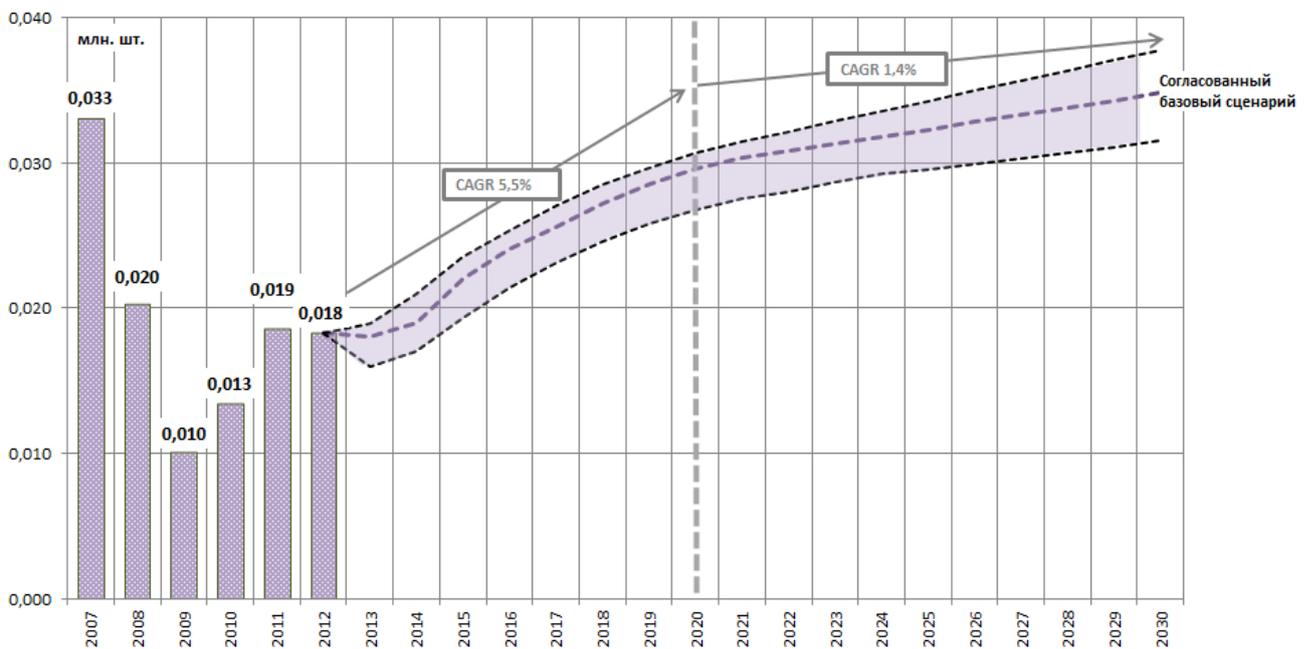


Рисунок 10А – Скорректированный прогноз развития рынка автобусов, построенный на основе методологии «по реализации» и ранее принятой сегментации

3.2. Анализ текущей ситуации в автомобильной промышленности

3.2.1 Основные характеристики и показатели деятельности автомобильной промышленности

Общие производственные мощности по выпуску автомобилей всех типов на начало 2012 года составляли 2934,66 тыс. шт. в год против 1993,34 тыс. шт. в год на начало 2003 года, т.е. выросли более чем в 1,47 раза (рисунок 11).



Рисунок 12 – Динамика развития производственных мощностей

Кластерное распределение созданных (заявленных производителями) уровней производственных мощностей заводов и фактический объем производства в 2012 году представлены на рисунке 12.



Рисунок 13 – Размещение основных автопроизводителей и производителей автокомпонентов на территории Российской Федерации

Из анализа динамики изменения производственных мощностей по сегментам автомобилестроения следует, что, несмотря на достижение показателей по производству продукции докризисных значений, производственные мощности остаются недозагруженными, что свидетельствует о потенциале удовлетворения потребности (даже в случае реализации оптимистических сценариев роста) внутреннего рынка за счет собственного производства.

Несмотря на недозагруженность, финансовые результаты деятельности предприятий автомобильной промышленности (рисунок 13) свидетельствуют о практически безубыточной хозяйственной деятельности компаний, за исключением 2009 года, на который пришелся «пик» экономического кризиса.

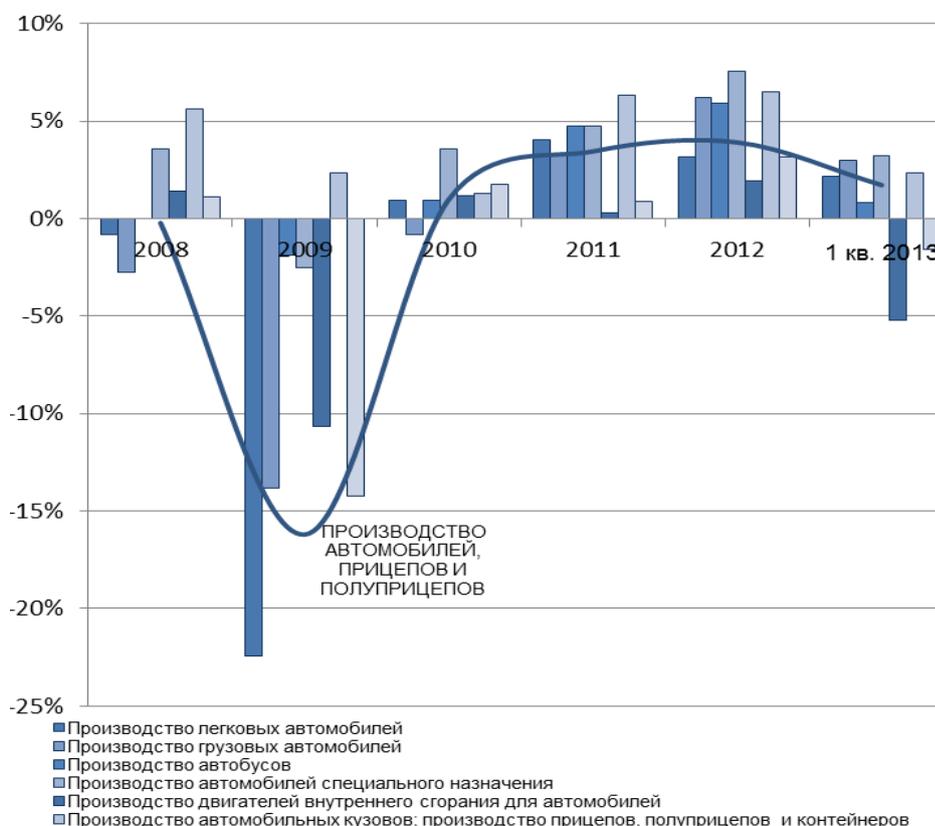


Рисунок 14 – Динамика рентабельности деятельности крупных и средних организаций (без учета организаций с численностью менее 15 чел.) по видам экономической деятельности за период 2008 года – март 2013 года (по валовой прибыли до налогообложения)

Рост доли материальных затрат (с 70% в 2009 году до 81,5% в 2011 году) сопровождался высокими темпами роста производительности труда в отрасли (в 2,2 раза в производстве автомобилей, в 2 раза – в производстве их частей и принадлежностей в 1,6 раза – в производстве кузовов, прицепов и контейнеров (рисунок 14). При этом негативным фактором для целей Стратегии является увеличение доли материальных затрат на приобретение импортируемых сырья, материалов и компонентов.



Рисунок 15 – Динамика изменения годовой производительности труда по видам экономической деятельности в период 2008-2012 годов в стоимостном выражении (тыс. руб./чел. в год)

Динамика изменения структуры инвестиций в основной капитал по отрасли (рисунок 15) показывает, что наибольшую инвестиционную привлекательность имеет производство легковых автомобилей. За период посткризисного восстановления наблюдается равномерный прирост инвестиций в вышеуказанный сегмент, что фактически иллюстрирует развитие режима «промышленной сборки». Инвестиции в производство грузовых автомобилей стали расти в 2011–2012 годах (4,5 и 5,06 млрд. рублей соответственно).

Одновременно с тенденцией увеличения инвестиций в основной капитал в абсолютных показателях (в 2012 году объем достиг 56,2 млрд. руб.), доля инвестиций в автомобильную промышленность в общем объеме инвестиций по России снижается.

В относительных показателях объем инвестиций в основной капитал (к объему реализации) в целом по отрасли, оставаясь в общемировом тренде (около 3,5-4% от объема реализации продукции), имеет отрицательную динамику.

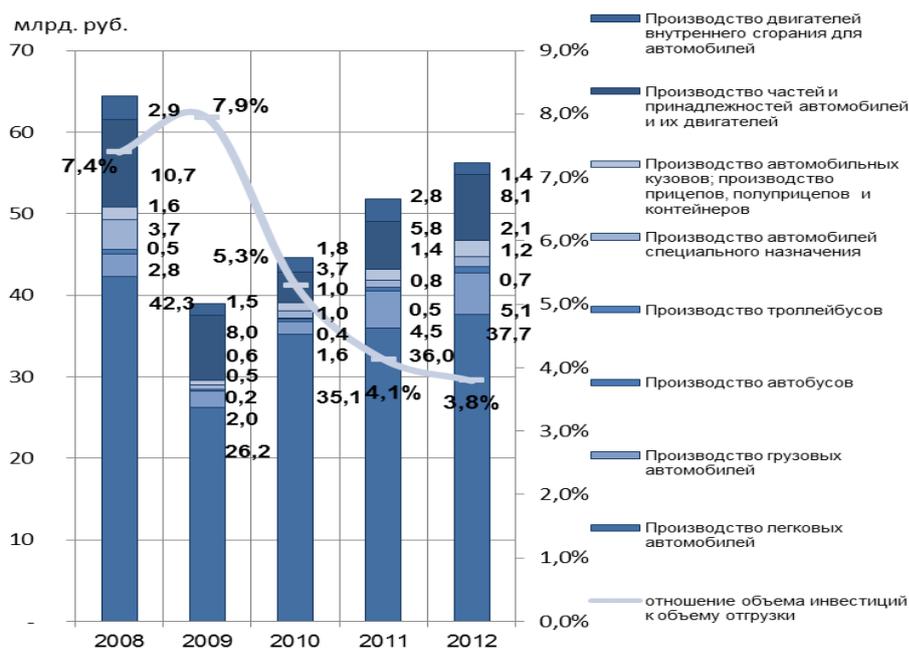


Рисунок 16 – Динамика структуры инвестиций в основной капитал по видам экономической деятельности «производство автомобилей, прицепов и полуприцепов» в период 2008-2012 годов

Структура владения и параметры основных производственных проектов

По состоянию на конец 2011 года в России функционировало 430 крупных и средних организаций – юридических лиц, осуществляющих экономическую деятельность в области «производство автомобилей, прицепов и полуприцепов», большая часть которых занималась производством автомобильных компонентов (55,8% общего числа организаций) и производством автомобилей (34,1%).

Доля участия коммерческих организаций в уставном капитале юридических лиц, функционирующих в сфере производства автомобилей, прицепов и полуприцепов значительно превалирует над долей участия органов государственной власти всех уровней (78,9% и 5,1% соответственно). В то же время доля физических лиц в распределении уставного капитала не превышает 3% от совокупного уставного фонда. Значительная доля участия в уставном капитале предприятий автомобилестроения некоммерческой организацией (8,6%) обусловлена фактом внесения государственного пакета акций ряда предприятий отрасли в имущество Государственной корпорации «Ростехнологии».

В настоящее время Государственная корпорация «Ростехнологии» является участником (36,36%) созданной в 2013 году компании «Alliance Rostec Auto B.V.», имеющей наибольшую долю (74,51%) в уставном капитале Открытого Акционерного Общества (далее ОАО) «АВТОВАЗ»; доля государства (Министерство имущественных отношений Самарской области) составляет 0,22% уставного капитала.

Государственная корпорация «Ростехнологии» также является участником ОАО «КАМАЗ», имеющим наибольшую долю в его уставном капитале (49,9%) наряду с контролируемой ОАО «Сбербанк России» компанией AVTOINVEST LIMITED (24,53% уставного капитала) и автомобильным концерном DAIMLER AG (11% уставного капитала). Прямое участие государства в уставном капитале ОАО «КАМАЗ» отсутствует.

В течение последних четырех лет, ОАО «КАМАЗ» создал четыре совместных промышленных предприятий (далее СП) с ведущими зарубежными производителями автокомпонентов, таких как ZF КАМА (коробки передач), Cummins КАМА (двигатели), KNORR BREMSE КАМА (тормозные системы) и Федерал Могул Набережные Челны (части цилиндропоршневой группы).

В марте 2010 году ОАО «КАМАЗ», CNH Global NV и Parto из FIAT Group, подписали соглашение о создании совместного предприятия по производству сельскохозяйственной и строительной техники. Доли в CNH-KAMAZ Industrial BV распределены между партнерами на паритетных началах. В сентябре 2011 года ОАО «КАМАЗ» и Marcopolo SA подписали соглашение о создании совместного предприятия для производства и сбыта автобусов Marcopolo. Это совместное предприятие планирует произвести 3000 автобусов в год и выйти на проектную мощность к 2016 году. ОАО «КАМАЗ» с 2014 года планирует начать поставки грузовиков, отвечающих требованиям экологического класса Евро-5. Компания сотрудничает с 600 поставщиками в России, СНГ и других зарубежных стран и России, 120 производителями автомобилей специального назначения.

Кроме общеизвестных производственных предприятий было построено 8 новых заводов, где автопроизводители реализуют проекты по созданию новых производств. В числе ключевых проектов следует отметить следующие:

- совместное предприятие Форд-Соллерс, которое объединило в июне 2011 года производственные мощности заводов «Ford-Sollers Набережные Челны», «Ford-Sollers Елабуга» и «Ford-Sollers Всеволожск», доведя их до уровня 350 тыс. автомобилей в год с примерным объемом инвестиций в 1 200 млн. долл. США;
- консорциум общество с ограниченной ответственностью (далее ООО) «Дженерал Моторз Авто» и ЗАО «Джи Эм-Автоваз», перечень моделей которого насчитывает 19 моделей марок Chevrolet, Cadillac и Opel;
- СП MAZDA SOLLERS Manufacturing Rus с объемом инвестиций 10 млрд. руб. и количеством сотрудников 3000 человек;
- расширение производства полного цикла на производственных мощностях PCMA Rus — СП концерна PSA Peugeot Citroën и Mitsubishi Motors Corporation в Калужской области;

- развитие производства автомобилей Volkswagen в Калужской области и контрактной сборки Volkswagen и Skoda на заводе ГАЗ в Нижнем Новгороде с объемом инвестиций в производство до 200 миллионов евро. К 2015 году запланировано увеличение мощностей до 200-225 тыс. шт. в год.

Идет наращивание производства на действующих сборочных предприятиях отрасли.

Так, завод Автофрамос в Москве в 2012 году довел мощности до 188 тыс. шт./год, выпустив 168 тыс. шт./год. Дальнейший рост мощностей в Москве ограничен используемой территорией.

В Санкт-Петербурге совокупные мощности компаний Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус, Тойота Мотор Мануфэкчуринг Россия и Ниссан Мэнуфэкчуринг Рус в сумме уже составляют более 350 тыс. шт./год.

На Дальнем Востоке Соллерс в рамках «Соллерс Дальний Восток» увеличил выпуск автомобилей SsangYong, который в 2012 году составил 32,8 тыс. шт.

Автотор выпустил за 2012 год 249,64 тыс. шт., или на 12% больше, чем в 2011 году. В настоящее время идет проработка проекта по созданию на новой площадке дополнительных производственных мощностей на 250 тыс. автомобилей в год, первая очередь – на 150 тыс. шт./год к 2016 году; вторая очередь – ещё на 100 тыс. шт. /год к 2018 году.

Созданное в Карачаево-Черкессии предприятие Дервейс ведёт сборку китайских легковых автомобилей. Его производственные мощности в 2012 году были загружены 93,3% при объёме выпуска 46,6 тыс. шт. Кроме того, с 2011 года китайские автомобили собирает созданное в Московской обл. предприятие ИМС, за 2012 год было собрано 23904 шт.

Производство ТагАЗ в Ростовской области, работающее вне режимов «промышленной сборки», на данный момент находится под реструктуризацией.

Производители борются за снижение расходов, реструктурируют бизнес-процессы, интенсифицируют научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки, расширяют портфель производимой продукции, объединяют платформы, применяя модульный принцип и унификацию компонентов, внедряют программы по снижению издержек при закупке компонентов и комплектующих (например, ОАО «АВТОВАЗ» и альянс Renault-Nissan объявили о создании единой закупочной компании для своих предприятий в России), повышают качество своей продукции (за последние два года качество комплектующих изделий ОАО «АВТОВАЗ» повысилось в 10 раз).

Данные по производству автотранспортных средств в России представлены в таблицах 1-3.

Таблица 1 - Производство легковых автомобилей в Российской Федерации (штук) в 2001-2012 годах

Компании, собирающие в России	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
отечественные модели												
АвтоВАЗ	767307	703040	699889	717985	721492	765627	735897	801563	294737	545450	561669	535398
Автозавод «ГАЗ»	80692	65648	56980	65870	51765	51688	39003	20219	8			
УАЗ	35302	33648	32748	31136	29267	28654	31869	30953	14811	24716	30394	32469
ЗМА-КамАЗ + СеАЗ	56563	58178	60018	60358	43335	16424	4901	1291				
ИжАвто	31745	65751	78497	82095	42590	28544	21908	20922	4257	5589	62613	46634
ДжиЭм-АвтоВАЗ (Шеви-Нива)		323	21839	57704	49727	47066	54203	54647	23105	36761	55403	62979
Прочие	43715	43258	28143	19473	23266	6926	1960	1459	903	3976	7400	8911
Всего, отечественных моделей	1015324	969846	978114	1034621	961442	944929	889741	931054	337821	616492	717479	686391
зарубежные модели												
Автотор	4913	5713	8415	14525	16219	39853	106368	108458	60338	170211	222081	249635
ТагАЗ	1744	2490	5896	30000	42451	48397	72326	100130	26563	26918	26384	17740
Автофрамос		149	1342	477	10335	51179	72110	72718	49651	86848	142304	168099
Форд Мотор Компании		2474	16261	29700	33047	62409	69088	64967	41367	80390	98807	107724
Соллерс - Наб. Челны						4567	21804	35705	4777	9585	16506	
Форд-Соллерс											649	6992
Соллерс – Дальний восток										13662	25127	35881
ИжАвто				592	3751	24213	49490	38395	5701		2478	
АК «ДерВейс»				164	132	759	1506	7122	844	11713	31503	46646
АвтоВАЗ (Largus)												16764
ИМС (Great Wall, Hover H5)											18622	23904
Дженерал Моторз Авто						273	5668	41157	7967	29355	62555	94000
Тойота Мотор Мнф. Россия								6416	8310	15892	14131	34874
Хендэ Мотор Мнф. Рус											138987	197000
Ниссан мануфактуринг									3923	24422	43000	43457
Фольксваген Рус							1198			91236	138166	179554
ПСМА Рус								62331	48436	24682	43263	39921
Прочие					83	1013	5218	2424	2298	5065	1	
Всего, зарубежных моделей	6657	10826	31914	75458	108215	232663	404776	539823	260175	589989	1024564	1262191
ИТОГО:	1021981	980672	1010028	1110079	1069657	1177592	1294517	1470877	597996	1206441	1742043	1948582
Всего зарубежных моделей в общем объеме, %	0,65	1,10	3,16	6,80	10,12	19,76	31,27	36,70	43,51	48,90	58,81	64,77

Таблица 2 – Производство грузовых автомобилей в Российской Федерации (штук) в 2001-2012 годах

Компании, собирающие в России	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
- отечественные модели												
ВАЗИнтерсервис	2841	2673	3253	2954	3569	3379	2789	2307	1336	3025	3113	3610
ИжАвто	16200	12485	15717	13810	7220	12267	7404	4873	1016	1338	5241	3755
УАЗ (вкл. УАЗ-спецавтомобили)	17270	16934	22596	18544	19497	19790	22038	24411	10140	17667	23892	24253
Автозавод «ГАЗ»	89203	100258	108324	117228	126288	144236	159613	132699	39265	70283	90705	88517
АМО ЗИЛ (вкл. Петровский з-д с 2011)	16235	11810	13061	12763	6943	6365	9323	4563	2239	1106	1202	1154
АМУР	1009	561	348	286	965	658	1189	406	192	186	174	8
АЗ «Урал»	9546	8589	5994	6826	7283	9420	14764	14176	6557	10062	10752	6494
КамАЗ	22426	20055	24228	29243	31988	42851	52847	51006	23062	32172	45231	47221
БЗКТ	67	24	27	40	55	92	344	569	88	106	103	126
Русич-КЗКТ	220	34	32	26	11	35	18	14	7	4		
Прочие	1343	619	410	589	329	658	660	721	86	222		
Всего, отечественных моделей	176 360	174 042	193 990	202 309	204 147	239 751	270 989	235 742	83 988	136 171	180 413	175 138
- зарубежные модели												
ТагАЗ+ РЗГА / Эч Ти Авто					2311	7162	11461	5805	1683	1053	3271	1378
Форд-Соллерс, Елабуга												11019
Соллерс, Елабуга (Фиат)							905	5569	3820	10987	7400	986
Соллерс-Исудзу, Ульяновск, Елабуга						479	2604	5400	780	1746	989	1567
Ивеко-АМТ	114	74	83	90	121	179	370	372	334	475	959	1027
АМУР				109	120	259	722	894	101			
ВТС + Вольво-Восток				210	362	397	506	379	278	1489	5067	6252
Скания-Питер									2	363	1098	1288
Мерседес-Бенц Тракс Восток										15	1188	2479
ФУЗО-КамАЗ Тракс Рус										513	1427	2206
БАУ-Мотор Корп.										290	1365	2073
Прочие			813	128	57	565	1670	222	209	10	394	643
Всего, зарубежных моделей	114	74	896	537	2 971	9 041	18 238	18 641	7 207	16 941	23 158	30 918
ИТОГО:	176 474	174 116	194 886	202 846	207 117	248 792	289 227	254 383	91 195	153 112	203 571	206 056
Всего зарубежных моделей в общем объеме, %	>0,06	>0,04	0,46	0,26	1,43	3,63	6,31	7,33	7,90	11,06	11,38	15,00

Таблица 3 - Производство автобусов в Российской Федерации за 2001-2012 годах, тыс. штук

Компании, собирающие автомобили в России	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
- отечественные модели												
ПАЗ	10,27	10,36	11,32	12,11	13,72	14,22	14,93	13,76	7,26	8,60	10,03	11,52
КАвЗ	1,82	1,24	1,61	2,07	2,23	3,43	4,08	1,50	0,53	0,63	0,90	0,70
Ликийский автобус	1,54	1,56	1,67	1,84	2,48	3,00	2,89	2,22	1,08	1,23	2,27	2,00
ГолАЗ			0,09	0,11	0,21	0,29	0,32	0,34	0,13	0,20	0,23	0,11
УАЗ	18,52	18,90	21,55	17,04	20,08	15,40	18,26	16,82	7,68	12,84	9,60	13,71
Автозавод «ГАЗ»	21,60	32,23	37,58	39,79	37,09	41,51	38,61	22,91	11,81	13,34	8,69	15,45
АЗ «Урал»	0,46	0,48	0,52	0,53	0,40	0,53	0,99	0,98	0,27	0,60	0,88	0,53
НефАЗ	0,32	0,48	0,73	0,97	1,16	1,41	1,31	1,11	0,71	0,87	0,53	0,74
Тушино-Авто	0,59	0,68	0,54	0,66	0,36	0,18	0,45	0,64	0,23	0,11		
Волжанин	0,25	0,30	0,16	0,15	0,20	0,32	0,29	0,29	0,30	0,34	0,42	0,66
Мичуринский автобус	0,38	0,36	0,25	0,19	0,03	0,09	0,16	0,07	0,02	0,03	0,01	
Прочие	0,29	0,17	0,09	0,07	0,07	0,10	0,04	0,02	0,11	0,09	0,09	0,01
Всего, отечественных моделей	56,04	66,76	76,11	75,53	78,03	80,48	82,33	60,66	30,13	38,88	33,65	45,43
- зарубежные модели												
Скания-Питер		0,03	0,09	0,15	0,19	0,24	0,13	0,07	0,03	0,01		
Автозавод «ГАЗ»								0,67	0,24			
ГолАЗ	0,11	0,06	0,04			0,13	0,17	0,02				
Русские автобусы Марко								0,33	0,06			
Соллерс, Елабуга (Фиат, с 2012 - Форд)								0,54	1,99	2,92	1,53	0,26
ТагАЗ + РЗГА + РоАЗ						0,01	3,37	0,40	0,37	1,08	1,11	0,29
Кузбасс-Авто (Hyundai County)										0,13	0,12	0,13
БАУ-Мотор Корп.										0,01	0,09	0,01
Прочие	0,01		0,05	0,24	0,08		0,10	0,15				
Автобусы, модифицируемые из импортных					0,12	0,13	2,07	4,16	2,98	4,37	8,43	11,52
Всего, зарубежных моделей	0,12	0,09	0,18	0,39	0,39	0,51	5,84	6,34	5,67	8,52	11,28	12,22
ИТОГО:	56,16	66,85	76,29	75,92	78,42	80,99	88,17	67,00	35,80	47,40	44,93	57,65
Всего зарубежных моделей в общем объеме, %	0,205	0,138	0,235	0,518	0,495	0,626	6,62	9,46	15,85	17,98	25,11	21,19

3.2.2 Анализ результатов реализации обновленного режима «промышленной сборки» в сравнении со старым режимом при изменении законодательной базы в условиях членства России в ВТО и Таможенном союзе

В целях создания условий для привлечения иностранных инвестиций в развитие российского автомобилестроения, обеспечения технологического развития отечественной автомобильной отрасли, создания новых рабочих мест, согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 29 марта 2005 г. № 166 «О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки» и постановлению Правительства Российской Федерации от 16 сентября 2006 г. № 566 «О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки», были введены режимы «промышленной сборки» автомобилей и автомобильных компонентов. Режим «промышленной сборки» был введен на основе прогнозов роста автомобильного рынка, изменения предпочтений потребителей в условиях растущего импорта автомобилей и стагнации отечественного автопрома.

При реализации инвестиционных проектов в рамках данного режима производителям автомобильной техники и автокомпонентов предоставляются таможенные льготы при выполнении обязательств по созданию современных автопроизводств полного цикла, достижению высокого уровня локализации и добавленной стоимости на территории России.

Введение режима обеспечило приток иностранных инвестиций в развитие российского автомобилестроения, создание современных производств, перенос в Россию передовых технологий и инженерных компетенций. Ведущие международные автоконцерны, выпускающие более 90% мирового объема автомобилей создали свои производства в российских регионах.

Сегодня в России реализуется 31 проект по производству современных автомобилей: Volkswagen, General Motors, Toyota, Ford, Nissan, Renault, Citroen, Kia, Hyundai, Peugeot, Mitsubishi, Hyundai, Mazda, Skoda и пр.

Для создания производства автокомпонентной базы, обеспечивающей локализацию производимых автомобилей с ведущими международными производителями автомобильных компонентов, Минэкономразвития России заключило уже более 80 соглашений. Сейчас на территории субъектов Российской Федерации построены современные заводы с суммарной производственной мощностью более 2 млн. автомобилей в год.

Автопроизводители инвестировали более 180 млрд. руб., ими создано более 25 тыс. новых рабочих мест. Объем инвестиций производителей автокомпонентов в созданные проекты составил 33 млрд. руб. Применение режима «промышленной сборки» позволило увеличить

общий объем производства новых легковых автомобилей в стране до 1,95 млн. штук в год по сравнению с 2005 годом, когда объемы производства составляли 1,07 млн. штук в год.

Совместным приказом Минэкономразвития России № 678, Минпромторга России № 1289, Минфина России №184н от 24 декабря 2010 г. утвержден новый порядок «промышленной сборки», определяющий дополнительные условия – требования по локализации производства. Новый порядок дал возможность автопроизводителям продлить действующие соглашения о «промышленной сборке» на 8 лет при условии увеличения действующих производственных мощностей до 350 тысяч автомобилей в год (или создания новых с производственной мощностью до 300 тыс. автомобилей в год), достижения уровня локализации производства до 60%, установки двигателей не менее чем на 30% произведенных автомобилей, установку штамповки и создания собственных научно-технических центров (далее НТЦ). Для производителей автокомпонентов срок действия соглашений продлен до 2020 года при условии достижения уровня локализации в среднем свыше 40%.

По состоянию на 1 апреля 2013 г. Минэкономразвития России в рамках нового порядка подписало следующие соглашения о промышленной сборке автомобилей:

- ООО «Фольксваген групп РУС», сборка автомобилей Фольксваген и Шкода в Калуге и в Нижнем Новгороде (на автомобильном заводе «ГАЗ»);
- ООО «СОЛЛЕРС» - ЗАО «Форд Мотор Компани» (сборка легковых и коммерческих автомобилей Форд в Ленинградской области и Республике Татарстан);
- ОАО «АВТОВАЗ», ОАО «Автофрамос» (РЕНО), ООО «Ниссан», ООО «Объединенная Автомобильная Группа» (ИЖ-Авто), ОАО «КАМАЗ», ООО «Мерседес-Бенц Тракс Восток» (сборка легковых и грузовых автомобилей в г. Тольятти, г. Ижевске, Ленинградской области и Республике Татарстан);
- ООО «Дженерал Моторз Авто» (сборка автомобилей Шевроле, Опель в Санкт-Петербурге и Нижнем Новгороде (на автомобильном заводе «ГАЗ»).

Новый порядок «промышленной сборки» оказывает поддержку отечественным автопроизводителям за счет кооперации с иностранными. Это позволит, в частности, ОАО «АВТОВАЗ» наладить производство новых моделей и увеличить загрузку мощностей завода до 1 млн. автомобилей в год. Новые проекты в рамках режима «промышленной сборки» позволят привлечь дополнительные инвестиции в размере свыше 5 млрд. долл. США.

В настоящий момент в рамках Таможенного союза ведутся работы по гармонизации индустриальных политик стран – участников. Действующие правила в отношении производства автомобильной техники в Российской Федерации, Республике Беларусь и Республике Казахстан приведены в Таблице 4.

Таблица 4 – Сравнительные данные по условиям режима «промышленной сборки» в странах – членах Таможенного союза

Условия, льготы и преференции	Российская Федерация				Таможенный Союз	Республика Казахстан	Республика Беларусь
	«Старый» режим пром. сборки		«Новый» режим пром. сборки				
	Новое пр-во	Модернизация	Новое пр-во	Модернизация			
Мощности	25 тыс. шт.	25 тыс. шт.	300 тыс. шт.	350 тыс. шт.	25 тыс. шт.	25 тыс. шт.	10 тыс. шт.
Срок действия соглашения	От 7 до 8 лет в зависимости от обязательств по сроку организации на предприятии сварки, окраски и сборки кузова		Соглашение продлевается на срок до 8 лет (но не позднее 31 декабря 2020 года)		-	8 лет с возможным последующим продлением на 10 лет	10 лет с возможным последующим продлением на 10 лет
Длительность SKD-производства	На 30 месяцев	На 18 месяцев	На 48 месяцев, не более 5% (через 36 месяцев запрещается ввоз кузовов)	На 36 месяцев, не более 5% в год от объема	На 84 месяца	На 84 месяца	На 30 месяцев
Уровень локализации	Через 24 мес. после начала SKD-производства - 10%	Через 24 мес. после начала SKD-производства - 10%		1-ый календ. год - 35%	30%	30%	Через 24 мес. после начала SKD-производства - 5%
				2-ой календ. год - 40%			
	3-ий календ. год - 45%						
	Через 42 мес. после начала SKD-производства - 20%	Через 42 мес. после начала SKD-производства - 20%	4-ый календ. год - 30%	4-ый календ. год - 50%			
	Через 54 мес. после начала SKD-производства - 30%	Через 54 мес. после начала SKD-производства - 30%	5-ый календ. год - 40%	5-ый календ. год - 55%			
			6-ой календ. год - 60%	6-ой календ. год - 60%			Через 48 мес. после начала SKD-производства - 15%
Создание производства двигателей/КПП	Нет		Обязательная установка на 30% производимых автомобилей двигателей и/или КПП (но не менее чем на 200 тыс. при объеме производства более 1 млн. а/м в год)		-	Нет	Нет
Создание центра НИ и ОКР	Нет		Не позднее чем через 48 месяцев с даты вступления доп. соглашения в силу		-	Нет	Нет
Орг. штамповочных операций, вкл. пр-во штамп. деталей куз.	Нет		Не позднее чем через 48 месяцев с даты вступления доп. соглашения в силу		-	Нет	Нет
Предоставляемые льготы и преференции	Снижение таможенных пошлин на автокомпоненты, ввозимые для промышленной сборки моторных транспортных средств товарных позиций 8701 – 8705, их узлов и агрегатов				Освобождение от ввозной таможенной пошлины	Снижение тамож. пошлин на автокомпоненты, для пром. сборки моторных ТС товарных позиций 8701 – 8705, их узлов и агрегатов	1. Освоб. от акцизов; 2. Освоб. технол. оборуд. для пр-ва л/а от тамож. пошлин; 3. Освоб. технол. оборуд. и автокомп. для пр-ва л/а от НДС; 4. Освоб. от НДС технол. оборуд. и автоком., ввоз. из Тамож. Союза для производства л/а

Режим «промышленной сборки» на фоне присоединения Российской Федерации к ВТО

В 2012 году Российская Федерация присоединилась к ВТО, приняв на себя ряд обязательств, в том числе по снижению таможенных пошлин на импорт ввозимой на территорию России автомобильной техники (рисунки 16 и 17). Кроме того, в соответствии с указанными обязательствами, запрещается предоставление адресных льгот, а также прямая финансовая поддержка отраслей экономики со стороны государства, условия предоставления которых, предусматривают использование российских материалов, полуфабрикатов и товаров.

Вместе с тем, у Российской Федерации есть обязательства по прекращению режима «промышленной сборки» до июля 2018 года. При этом возможные потери инвесторов, развивающих производство автокомпонентов на территории России, предполагается компенсировать за счет мер, предусмотренных Федеральным законом от 23 июля 2013 г. № 190-ФЗ «О предоставлении государственной поддержки производителям моторных транспортных средств, их узлов и агрегатов».

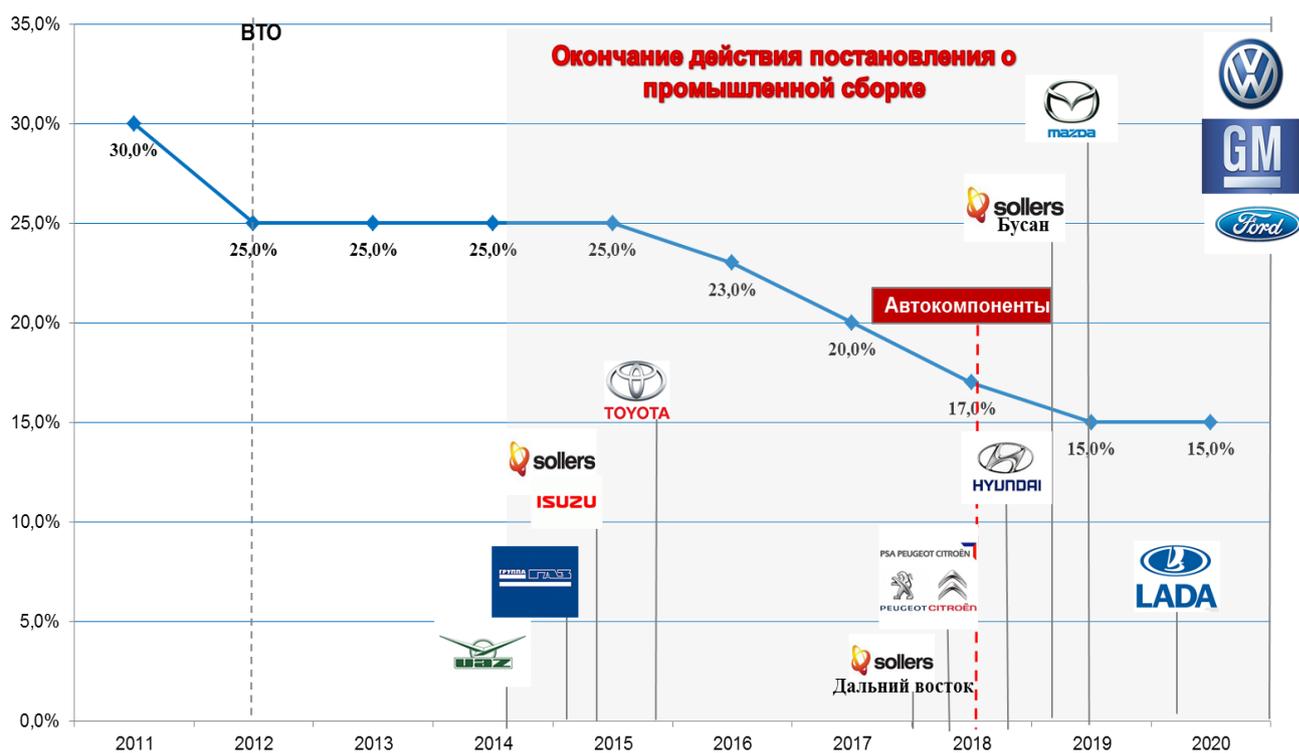


Рисунок 17 – Динамика снижения таможенных пошлин на пассажирские автомобили, окончание действия постановления о промышленной сборке

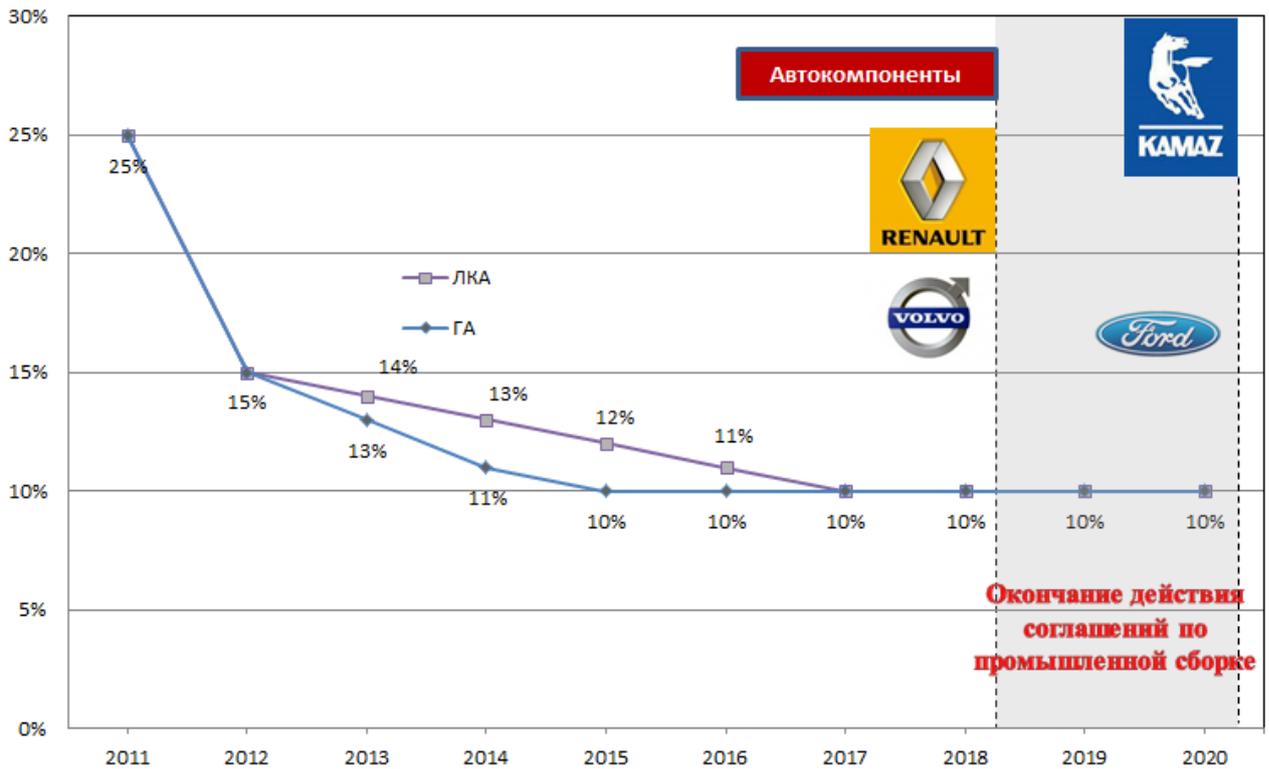


Рисунок 18 – Динамика снижения таможенных пошлин на легкие коммерческие и грузовые автомобили, окончание действия постановления о промышленной сборке

С учетом вышеуказанных фактов велика вероятность того, что со снижением таможенных пошлин, запуск новых моделей, за редким исключением, на открывшихся производствах будет нерентабельным, и доля импорта готовых автомобилей на рынке России станет существенно расти. В свою очередь замещение локально произведенных автомобилей импортом неизбежно приведет к сокращению производства на предприятиях расположенных на территории России. Изменение ситуации на рынке приведет к изменению ситуации в автомобильной отрасли России в целом. Как видно на рисунках 16 и 17 наиболее значительные изменения произойдут в 2018 году (большая часть соглашений о «промышленной сборке» закончит свое действие, а таможенные пошлины на импорт автомобилей уже существенно снизятся). К этому моменту необходимо максимально достичь результатов, предусмотренных Стратегией (в первую очередь по развитию научной базы и эффективного производства). Таким образом, к середине 2018 года необходимо максимально реализовать цели и задачи настоящей Стратегии, что позволит на следующем этапе обеспечить конкурентоспособность российской автомобильной промышленности в новых рыночных условиях.

3.3. Анализ мер регулирования автомобильной отрасли

3.3.1 Анализ текущих положений технического регулирования в условиях членства России в ВТО и Таможенном союзе

В рамках договоренностей, достигнутых в результате присоединения к ВТО Россия взяла на себя обязательства по снижению таможенных пошлин на импортируемую автомобильную технику. Кроме того больше внимания стало уделяться нетарифным мерам регулирования внутреннего рынка, а именно техническому регулированию, обеспечивающему выпуск в обращение на территории России автотранспортных средств, соответствующих современным требованиям безопасности. Одновременно формирование Таможенного Союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации практически ликвидировало внутренние границы между ними и перенесло таможенное оформление продукции из третьих стран на внешние границы союза.

Техническое регулирование в отношении безопасности автомобильной техники, в том числе ранее эксплуатировавшейся за пределами Российской Федерации, реализуется посредством национальных технических регламентов «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных веществ» (утвержден постановлением Правительства Российской Федерации 12 октября 2005 г. № 609) и «О безопасности колесных транспортных средств» (утвержден постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. № 720).

В первом техническом регламенте предусматривался постепенный переход к соблюдению международных норм в отношении выбросов вредных веществ, что способствовало существенному снижению экологической нагрузки на окружающую среду. В частности было установлено, что с 1 января 2010 г. для новых типов транспортных средств и для всех впервые выпускаемых в обращение на территории России ранее находившихся в эксплуатации автомобилей и автобусов вступили в силу требования экологического класса 4 (Евро-4), а с 1 января 2014 г. вступают в силу нормы экологического класса 5 (Евро-5) для новых типов грузовых автомобилей и автобусов с дизелями и газовыми двигателями.

Несмотря на определенный прогресс в области защиты окружающей среды, который сумел обеспечить указанный регламент, по-прежнему сохраняется существенное отставание России от стран Европы, поскольку в ЕС с 2013 года вступили в действие нормы Евро-6 для новых типов грузовых автомобилей и автобусов, а с сентября 2014 года предусмотрено введение норм Евро-6 для новых типов легковых автомобилей.

Подразделение в техническом регламенте автотранспортных средств на экологические классы позволяет в дальнейшем разработать порядок взимания дифференцированной платы за загрязнение, наносимое окружающей среде автомобилем с учетом его экологического класса и

создаст предпосылки для экономического стимулирования производства и эксплуатации новых типов и модификаций автотранспортных средств с современными техническими показателями, что подтверждено зарубежным опытом.

Разработанная концепция обеспечения комплексной безопасности автотранспортных средств была реализована в техническом регламенте «О безопасности колесных транспортных средств», нормативной базой которого являются Правила Организации Объединённых Наций (далее ООН) как международные нормативные документы, применение которых в России предусмотрено ее участием в Женевском соглашении 1958 года. Кроме требований Правил ООН, в техническом регламенте также установлены нормы, отражающие специфические дорожно-климатические условия в Российской Федерации, что является, в определенной степени, защитной мерой, препятствующей бесконтрольному импорту в Россию любой автомобильной техники, не соответствующей этим нормам. Новым по отношению к ранее действовавшим нормативным документам является оценка соответствия единичных транспортных средств при выпуске в обращение, в том числе импортируемых в Россию.

Принятая концепция технического регулирования в области колесных транспортных средств в России оказалась востребованной и в Таможенном союзе. 9 декабря 2011 г. Коллегия Евразийской экономической комиссии утвердила технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), основу которого составили российские одноименный регламент и ранее упомянутый технический регламент об ограничении выбросов вредных веществ. В январе 2013 года в названный технический регламент Таможенного союза были внесены изменения, предусматривающие поэтапное оснащение транспортных средств различных категорий системами экстренного реагирования при авариях на основе приема сигналов не менее двух действующих глобальных навигационных спутниковых систем «ЭРА-ГЛОНАСС». Ввиду того, что в странах Европейского союза разрабатывается аналогичная системе «ЭРА-ГЛОНАСС» проект eCall, с целью максимальной гармонизации двух систем делегация России в рабочих органах Европейской экономической комиссии ООН выступила с предложением о разработке международных Правил ООН по данному вопросу.

3.3.2 Анализ эффекта введения утилизационного сбора на автомобильный рынок Российской Федерации, а также возможные последствия его трансформации или отмены

Членство России в ВТО, с одной стороны предоставляет преимущества для российских компаний на международном рынке, с другой, оказывает негативное влияние на развитие промышленности в Российской Федерации. В соответствии с обязательствами Российской Федерации, принятыми при присоединении к ВТО, должны быть снижены таможенные пошлины на импортируемую продукцию во всех сегментах автомобильного рынка.

Как следствие, возможно:

- а) резкое увеличение доли подержанных и новых иностранных автомобилей в сегменте легкой коммерческой и грузовой техники, а также автобусов;
- б) общее снижение доли автомобильной продукции произведенной в России;
- в) существенное замедление развития компонентной отрасли и повышение риска не достижения заявленных объемов по локализации;
- г) негативная оценка принятых решений со стороны автомобильных инвесторов, которая отразится на общей инвестиционной привлекательности Российской Федерации и, как следствие, потеря полноценного автопрома.

Одной из мер, призванных компенсировать резкое изменение внешних факторов влияния, стало внесение в 2012 году изменений в Федеральный закон от 24 июня 1998 № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления», связанных с введением «утилизационного сбора» (далее УС).

Взимание утилизационного сбора позволило сократить темпы роста импорта легкие коммерческие автомобили и грузовые автомобили на территорию Российской Федерации. Одновременно, «утилизационный сбор» позволил российским предприятиям адаптировать свои модельные ряды и ценовое позиционирование продукции к новым условиям конкуренции на рынке.

Кроме того по предварительным расчетам прогнозируемый объем утилизационных сборов в 2017 году составит 110 250 000 тыс. руб., что позволит создать полноценную индустрию утилизации, способную обслуживать значительный и постоянно растущий парк автомобилей Российской федерации.

Парк легковых автомобилей на момент введения утилизационного сбора составлял около 36 млн. шт. и, если предполагать, что средняя продолжительность жизни автомобиля – 16 лет, все 36 млн. должны быть утилизированы к 2033 году.

По мнению экспертов автомобильного рынка, утилизационный сбор является логичным продолжением государственного эксперимента по утилизации вышедших из эксплуатации транспортных средств (далее ВЭТС). Однако, в отсутствие государственной политики по созданию индустрии приемки и рентабельной безопасной переработки ВЭТС, производители не имеют возможности строить долгосрочную внутреннюю политику по сбору и вовлечению в хозяйственный оборот ВЭТС. Нынешняя тенденция по созданию крупных операторов по переработке ВЭТС без участия производителей несет в себе долгосрочные риски конфликта интересов производителей и переработчиков, сравнимых с ситуацией с поставщиками металлопроката сегодня. Также следует избежать повторения ошибок в построении системы рециклинга в ЕС, когда завышенные требования по квоте переработки одного ВЭТС (95% в

2015 году) рискуют одновременно сделать отрасль переработки ВЭТС убыточной и стать дополнительной финансовой нагрузкой для европейских автозаводов.

При этом государственный эксперимент по утилизации в 2010-2011 годах был одной из наиболее эффективных мер по поддержанию экономики российских автозаводов.

Введение всеобщего утилизационного сбора рискованно без принятия определенных мер поддержки автопрома: льготные программы кредитования, госпрограммы по закупке автомобилей по федеральным программам развития отраслей и т.д. С другой стороны, необходимо адаптировать законодательство Российской Федерации к условиям членства Российской Федерации в ВТО.

3.3.3 Анализ развития отраслевой кластерной структуры и политики

Кластерная структура автомобильной промышленности Российской Федерации имеет ярко выраженный характер (рисунок 12).

Развитие действующих кластерных форм и государственная поддержка кластерных инициатив – один из приоритетов развития экономики Российской Федерации, определенный базовыми документами стратегического развития страны, в том числе Стратегией инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года.

Кластерная политика в приложении к автомобильной и автокомпонентной отрасли реализуется в настоящее время по нескольким направлениям (рисунок 18).

Анализ действующего законодательства и программ развития регионов размещения автопроизводителей, сформированных на основании характерных признаков, определенных в приложении к «Методическим рекомендациям по реализации кластерной политики в субъектах Российской Федерации» от 26.12.2008 г. № 20636-АК/Д19, позволил выделить такие формы кластерного развития как инновационные территориальные кластеры, центры кластерного развития малого и среднего бизнеса, а также отдельные объекты инфраструктуры кластерного развития – промышленные парки и технопарки.

При этом четко определенным на законодательном уровне является только статус особых экономических зон (Федеральный закон от 22 июля 2005 № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации»).

В настоящее время сформированы две особые экономические зоны промышленно-производственного типа с основной ориентацией на автомобилестроение: особая экономическая зона (далее ОЭЗ) «Алабуга» в Республике Татарстан и ОЭЗ «Гольятти» в Самарской области, а также две ОЭЗ промышленно-производственного типа (далее ППТ) «Липецк» и «Людиново» Калужской области, на территории которых расположены производства автокомпонентов.



Рисунок 19 – Структура реализации кластерной политики Российской Федерации в области автомобилестроения

Существующее на текущий момент многообразие форм кластерного развития и отсутствие четко выраженной государственной политики в этом вопросе не позволяют однозначно сделать вывод о наибольшей эффективности каждой из выявленных форм (таблица 5).

Во исполнение поручения Президента Российской Федерации по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации от 11 ноября 2011 г., а также решений Правительственной комиссии по высоким технологиям и инновациям Минэкономразвития России, на основе конкурсного отбора в рамках деятельности Рабочей группы по развитию частно-государственного партнерства (далее ГЧП) в инновационной сфере при Правительственной комиссии по высоким технологиям и инновациям был сформирован перечень пилотных проектов инновационных территориальных кластеров (в числе которых: Камский инновационный территориально-производственный кластер Республики Татарстан и Нижегородский индустриальный инновационный кластер в области автомобилестроения и нефтехимии), получивших государственную поддержку реализации программ их развития.

Межведомственной комиссии по технологическому развитию президиума Совета при Президенте Российской Федерации по модернизации экономики и инновационному развитию на заседании 29 мая 2013 г. (протокол № 17-АК) одобрены Методические материалы по разработке и реализации программы развития инновационного территориального кластера.

Таблица 5 – Сравнительный анализ инвестиционных политик в регионах расположения предприятий автомобильной отрасли

Регион		Автомобильный производитель ОЕМ		Налог на прибыль		Налог на имущество		Ставка по займу		Государственные гарантии		
				Макс. снижение	Макс. период	Макс. снижение	Макс. период	Условия компенсации	Период	Период	Комиссия	Уровень долга
Субъект Федерации	Миасс	ГАЗ	Продукты СП: Iveco	4.5%	5 лет	1.1%	5 лет	До ставки рефинансирования, но не более 2/3 ставки займа				
Калининградская область	Калининград	Автотор	Лицензионные продукты: Hyundai, Kia, BMW, GM, Opel	н/д	н/д	н/д	н/д	До ставки рефинансирования, но не более 2/3 ставки займа	1 год			
Калужская область	Калуга	PSA-Mitsubishi	Продукты СП: Peugeot, Citroën, Mitsubishi	1.2% ~ 4.5%	1 ~ 7	1.1% ~ 2.2%	1 ~ 5 лет					
		Volvo										
		Volkswagen	Продукты: Volkswagen, Škoda									
Республика Карачаево-Черкессия	Черкесск	Дервейс	Лицензионные продукты: Lifan, Haima, Geely	4.5%	3 года	2.2%	7 лет	До ставки рефинансирования, но не более 3/4 ставки займа	1 год (с возможной пролонгацией)	5 лет		
Ленинградская область	Всеволожск	Ford-Sollers		4.5%	Срок окупаемости + 2 года	2.2%	Срок окупаем. + 2 года					
Москва		АвтоФраМос	Лицензионные продукты: Renault	4.5%	н/д	2.2%	н/д					
		Тушино Авто										
Московская область	Голицино	ГАЗ		н/д	н/д	1.1% - для инвесторов	н/д					
	Ликино-Дулево											
	Гжель	ИРИТО/IMS	Лицензионные продукты: Great Wall									
Нижегородская область	Нижний Новгород	ГАЗ		0.5% ~ 4.5%	5+2 года дополнительно по решению регионального парламента	2.2%	5+2 лет	50% ставки займа, или ставки рефинансирования	5+2 лет	5 лет	2% ~ 5%	50%
	Павлово											
	Заволжье	Sollers										

Таблица 6 – Сравнительный анализ инвестиционных политик в регионах расположения предприятий автомобильной отрасли
(продолжение)

Регион		Автомобильный производитель ОЕМ		Налог на прибыль		Налог на имущество		Ставка по займу		Государственные гарантии		
				Макс. снижение	Макс. период	Макс. снижение	Макс. период	Условия компенсации	Период	Период	Комиссия	Уровень долга
Приморский край	Владивосток	Mazda-Sollers, Sollers	Продукт СП: Mazda Лицензионные продукты: SsangYong, Toyota	н/д	н/д	н/д	н/д					
Ростовская область	Таганрог	ТАГАЗ	Лицензионные продукты: Hyundai, Chery, BYD	4.5%	5 лет	1.1%~2.2%	5 лет	2/3 ставки рефинансирования, но не более 2/3 ставки займа; для займов в иностранной валюте - 50% ставки займа	5 лет		2%	
	Ростов-на-Дону	ТАГАЗ	РоАЗ									
Самарская область	Петровск	ЗИЛ		4.5%	4-5 лет	2.2%	2-5 лет					
	Тольятти	АвтоВАЗ	Продукты СП: GM, Renault-Nissan									
Санкт-Петербург		GM		4.5%	5 лет	2.2%	5 лет			5 лет	0,25%- 10%	50%
Республика Татарстан	Набережные Челны	КАМАЗ- Daimler	Продукты СП: Daimler, Fuso	4.5%	7 лет	0.1%~2.2%	7 лет					
		Ford-Sollers	Продукты СП: Ford									
	Елабуга (ОЭЗ)	Ford-Sollers	Продукты СП: Ford									
Ульяновская область	Ульяновск	АМС	Продукты СП: BAW	4.5%	5 лет	2.2%	5-8 лет					
		Sollers-Isuzu	Продукты СП: Isuzu									
		ГАЗ										
Волгоградская область	Волжский	Волжанин АЗ		2%~4.5%	5+5 лет дополнительно по решению регионального парламента	2.2%	5 лет	1/3 ставки рефинансирования				
Липецкая область (Индустриальная ОЭЗ)		н/д		4.5%	5+2 лет, если 50% доходов от продаж импортозамещающей продукции, или продуктов для экспорта	2.2%	7 лет					

Однако действие данных Методических материалов распространяется только в отношении формализованных кластерных образований, имеющие право на государственную поддержку из средств федерального бюджета в соответствии с Правилами, установленными Правительством Российской Федерации согласно постановлению от 6 марта 2013 г. № 188 «Об утверждении Правил распределения и предоставления субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий, предусмотренных программами развития пилотных инновационных территориальных кластеров».

Основными направлениями поддержки инновационных территориальных кластеров являются:

- предоставление субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации на цели реализации мероприятий, предусмотренных программами развития инновационных территориальных кластеров;
- обеспечение поддержки реализации мероприятий программ развития инновационных территориальных кластеров в рамках федеральных целевых программ и государственных программ Российской Федерации;
- привлечение государственных институтов развития к реализации программ развития инновационных территориальных кластеров;
- стимулирование участия крупных компаний с государственным участием, реализующих программы инновационного развития, в деятельности инновационных территориальных кластеров;
- распространение на территории базирования инновационных территориальных кластеров налоговых льгот.

По инициативе и при поддержке региональных органов власти созданы промышленные парки: «Габцево» в Калужской области и «Шушары-2» в г. Санкт-Петербурге, которые представляют собой совокупность географически локализованных взаимосвязанных производственных компаний (автопроизводителей, поставщиков комплектующих и др.) и фактически составляют основу Центрального и Северо-Западного автомобильных кластеров.

В этих регионах размещены заводы известных автомобильных брендов, которые не вошли в состав промышленных парков ввиду территориальной удаленности. Это касается производств, размещенных на территории Москвы и Московской области, а также заводов, расположенных в различных районах Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В то же время, Северо-Западный, Центральный и формирующийся в настоящее время Дальневосточный автомобильные кластеры официального статуса на текущий момент не имеют, несмотря на наличие характерных признаков с отдельными элементами инновационной инфраструктуры. При этом задача повышения инновационной составляющей в продукции автомобилестроения не может быть решена в полной мере или даже не ставится, ввиду отсутствия устойчивых регламентированных связей производственных компаний, работающих в режиме «промышленной сборки», и поставщиков их комплектующих, локализованных в России, с поставщиками научно-технических и инжиниринговых работ и услуг (вузами, научно-исследовательскими организациями и т.п.).

Решения Правительства Российской Федерации о государственной поддержке инновационных территориальных кластеров пока не приобрели законодательной основы и охватывают лишь весьма ограниченный круг кластерных образований.

3.4. Анализ развития производства автомобильных компонентов

В 2012 году суммарный объем первичного рынка автомобильных компонентов и вторичного (запасных частей) составил более 1,4 трлн. рублей (рисунок 19). Однако необходимо отметить, что в связи с активным ростом сборочных производств на территории России, первичный рынок автокомпонентов развивается быстрее вторичного. При общем увеличении с 2008 года по 2012 год объемов первичного и вторичного рынка почти в два раза, доля рынка автомобильных компонентов за тот же период возросла на 11,8% и в 2012 году составила 55,2% от общего рынка. При сохранении автопроизводителями текущего уровня локализации, доля первичного рынка автомобильных компонентов будет продолжать увеличиваться и к 2020 году составит 61,7%. При увеличении локализации до 80% доля рынка автомобильных компонентов возрастет до 68% от общего объема, что будет соответствовать мировой практике, согласно которой соотношение первичного рынка ко вторичному составляет 70%/30%.

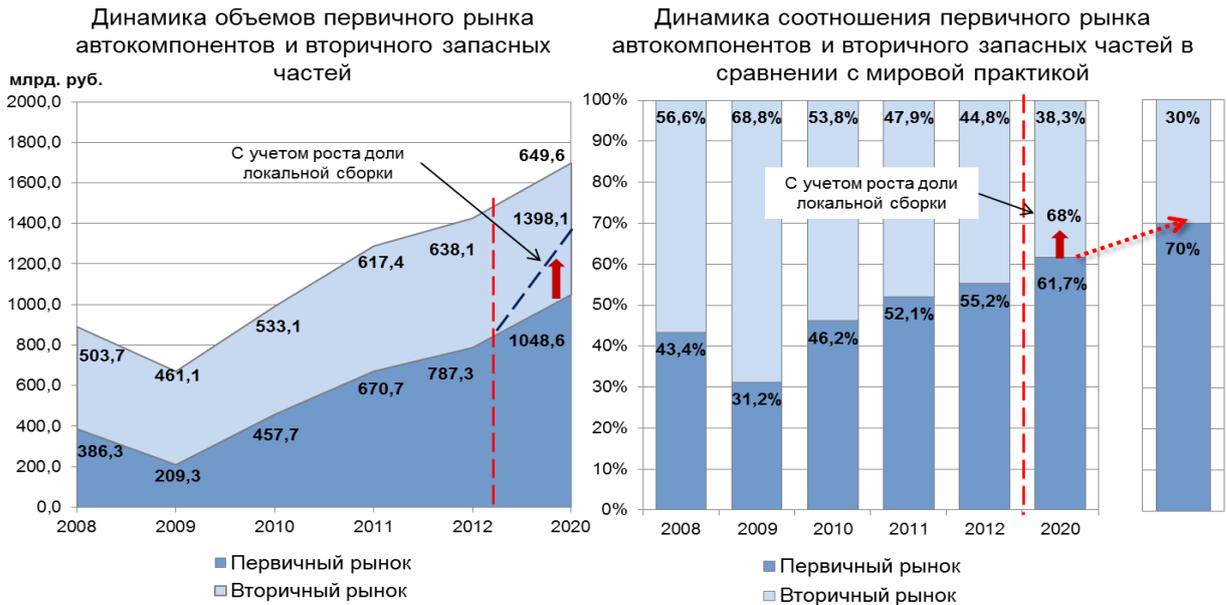


Рисунок 20 – Динамика и прогноз рынка автокомпонентов и запасных частей в период 2008-2020 годов

При общем росте объема рынка автомобильных компонентов сохраняется тенденция превышения темпов роста импорта над ростом локального производства, что обусловлено наращиванием доли сборочных предприятий международных автопроизводителей с невысокими долями и темпами локализации на фоне стабильных объемов производства локальных марок и более высокими темпами делокализации отечественных автопроизводителей (рисунок 20).



Рисунок 21– Динамика локального производства и импорта автомобильных компонентов

Высокая доля импорта комплектующих и сырья, состояние логистической инфраструктуры в стране и низкий уровень качества производимых в России компонентов делают практически невозможным на сегодняшний день их прямой экспорт. Поэтому основным видом экспорта автомобильных компонентов в настоящее время является их экспорт в составе готовых транспортных средств, осуществляемый в основном отечественными автопроизводителями. Производство локализованных зарубежных автопроизводителей в основной массе направлено на покрытие внутренней потребности российского рынка. Текущий уровень экспорта автомобилей пока еще не достиг докризисных показателей. Основными экспортными рынками являются страны – члены Таможенного Союза и СНГ. Помимо этого, такие отечественные компании как ОАО «КАМАЗ» и ОАО «АвтоВАЗ» развивают сборочные производства в других странах (Индия и Египет), что дает возможность дополнительного экспорта компонентов в составе сложных узлов и агрегатов.

Российский рынок автомобильных компонентов представлен производителями всех уровней. Примерно четверть от их общего числа составляют производители первого уровня, представленные в абсолютном большинстве локализованными зарубежными производителями и совместными предприятиями, доля которых пока незначительна. Свое производство в Российской Федерации уже организовали 25 глобальных групп производителей автомобильных компонентов. Уровень диверсификации производства локализованных компонентов составляет в среднем 2-4 категории продукции.

В первую очередь автопроизводителями были локализованы более простые группы компонентов, не требующие наличия развитой технологической базы (таблица 6).

Производители автомобильных компонентов, действующие в режиме «промышленной сборки», стараются максимально повысить уровень локализации собственного производства, но на сегодняшний день темпы локализации автомобильных компонентов значительно сократились, а в некоторых случаях дальнейшая локализация полностью прекратилась. Несмотря на это у производителей автомобильных компонентов существуют планы до 2020 года дополнительно локализовать производство следующих компонентов по группам:

- Двигатель и его компоненты: блок цилиндров; головка блока цилиндров; коленчатый вал;
- Система выпуска отработанных газов: приемная труба; нейтрализатор; сцепление и его компоненты;
- Рулевая система: рулевое колесо; рулевая колонка; тяги, наконечники;
- Тормозная система: усилитель; главный цилиндр; тормозные колодки.

Таблица 7 – Перечень компонентов, локализованных рядом производителей

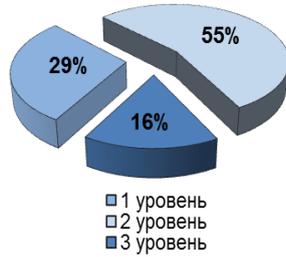
Группы локализованных автомобильных автокомпонентов	Автопроизводители			
				
Топливный бак	■			■
Топливные трубопроводы			■	■
Система выпуска отработанных газов	■	■	■	■
Трубки и шланги тормозной системы	■	■	■	■
Мосты и модули подвески	■			■
Колеса и шины	■	■		■
Остекление	■	■	■	■
Зеркала заднего вида	■		■	■
Внешняя отделка кузова			■	■
Отделка салона	■		■	■
Инструментальная панель и консоль	■	■		■
Бамперы, навесные пластиковые	■	■	■	■
Сиденья	■	■	■	■
Стеклоподъемники			■	■
Система стеклоочистки			■	■
Система кондиционирования				■
Система вентиляции				■
Система обогрева				■
Система освещения			■	■
Источники электропитания		■	■	■
Датчики, переключатели			■	■
Жгуты проводов		■		■
Кузов и штамповка	■		■	■

Отдельно необходимо отметить тенденцию к делокализации отечественных автопроизводителей на российском рынке, что можно объяснить ростом технического уровня производимых моделей автомобилей, которому отечественные производители автомобильных компонентов не всегда могут соответствовать. С учетом действия специальных пошлин для поставки комплектующих в рамках режима «промышленной сборки», это приводит к увеличению доли импорта некоторых узлов и агрегатов.

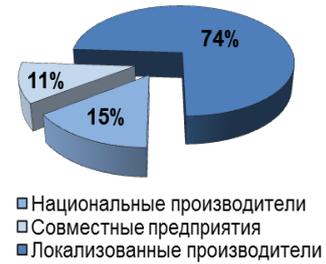
Анализ структуры российских производителей автомобильных компонентов показал, что доля совместных предприятий в общей численности производителей первого, второго и третьего уровня незначительна и существенно уступает доле локализованных международных компаний в первом уровне и отечественных предприятий во втором и третьем уровне (рисунок 21).

Сценарий «Партнёрство» выглядит наиболее эффективным вариантом развития российских производителей автомобильных. Для реализации данного сценария необходимо учитывать позитивные и негативные факторы, оказывавшие влияние на деятельность совместных отечественных и зарубежных предприятий, приведенные в таблице 7.

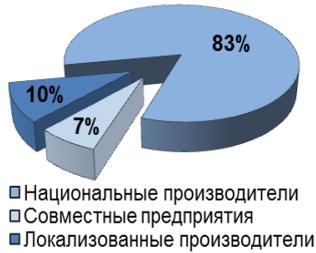
Структура российских производителей автомобильных компонентов по уровням, % от общего числа предприятий



Структура производителей автомобильных компонентов 1 уровня



Структура производителей автомобильных компонентов 2 уровня



Структура производителей автомобильных компонентов 3 уровня

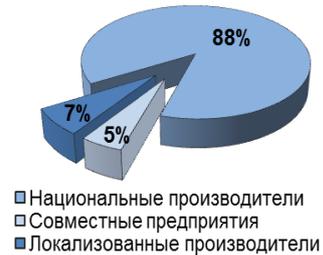


Рисунок 22 – Структура производителей автомобильных компонентов

Таблица 8 – Основные факторы, влияющие на деятельность совместных предприятий

	«Плюсы»	«Минусы»
Локальные партнеры	<ol style="list-style-type: none"> 1. Потенциальная возможность привлечения дополнительных инвестиций; 2. Новые технологии и компетенции; 3. Доступ к современным научно-техническим разработкам. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Жесткая привязанность потенциальных объемов производства к российскому рынку.
Глобальные партнеры	<ol style="list-style-type: none"> 1. Облегчение вхождения предприятий на российский рынок; 2. Минимизация административных барьеров при организации производства; 3. Доступ к локальным рынкам и базам поставщиков. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Риск ухудшения репутации компании в случае снижения качества выпускаемой продукции; 2. Финансовые риски.
Общее для всех	<ol style="list-style-type: none"> 1. Снижение риска инвестиций за счет совместного участия сторон в проекте; 2. Объединение технологических знаний и управленческого опыта участников может привести к возникновению новых возможностей развития бизнеса. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Риски потери управления; 2. Распределение прибыли между партнерами; 3. Необходимость согласования управленческих решений.

Ключевые принципы партнерства отечественных и зарубежных предприятий можно сформулировать в следующем виде.

1. Распределение вкладов партнеров в проект:

- а) вклад зарубежных партнеров состоит в трансфере новых технологий и внедрении бизнес-процессов, необходимых для эффективного развития предприятия;
- б) вкладом отечественных партнеров может стать производственная площадка, инфраструктура и административная поддержка проекта.

2. Совместное предприятие должно ориентироваться не только на российский рынок, но и стремиться к выходу на мировой рынок.

Абсолютное большинство производителей автомобильных компонентов первого уровня территориально располагаются в ключевых промышленных кластерах, как традиционных (Приволжский: Нижний Новгород, Самара, Тольятти, Елабуга, Набережные Челны), так и в относительно новых (Калужский, Северо-Западный: Санкт-Петербург и Калининград) (рисунок 22).



Рисунок 23 – Кластерная структура Российской Федерации

Это обусловлено стремлением к выгодному расположению собственных производств по отношению к потенциальным потребителям продукции (автопроизводителям), а также возможностью использования существующих льгот и

преференций, предлагаемых Правительством Российской Федерации органами власти субъектов Российской Федерации, таких как льготные тарифы на энергоресурсы, водоснабжение и водоотвод, условия аренды и льготное налогообложение.

В настоящий момент далеко не все производители автомобильных компонентов второго и третьего уровня расположены в кластерах, что негативно сказывается на их экономическом состоянии.

Ключевыми проблемами российской отрасли производства автомобильных компонентов, мешающими дальнейшей локализации и росту уровня добавленной стоимости отечественной продукции, являются нижеследующие.

а). Высокая себестоимость производства комплектующих вследствие:

- высоких затрат на логистику;
- высокой стоимости подключения и использования энергоресурсов;
- низкой эффективности производства предприятий-производителей автомобильных компонентов второго и третьего уровня. Одной из ключевых проблем отечественных предприятий является отсутствие системы менеджмента качества, использование сильно изношенного и устаревшего оборудования, неэффективная организация рабочих процессов и недостаточная скорость реагирования на изменяющиеся потребности автопроизводителей и производителей автомобильных компонентов первого уровня;
- высокой стоимости производства оснастки на территории России или ее импорта.

б). Ограниченность рынка внутренними объемами производства и потребления (отсутствие эффекта масштаба) в силу слабой экспортной ориентированности. Иностранные производители предпочитают импортировать компоненты, производимые на уже работающих предприятиях в других странах, а не локализовывать их производство в России.

в). Отсутствие собственной интеллектуальной и технологической базы, вызванное стагнацией и недофинансированием отечественных НИОКР.

г). Длительный период и высокая стоимость валидационных испытаний, санкционируемых автопроизводителями в случае необходимости замены изначально предусмотренных комплектующих или типов сырья на российские аналоги.

д). Необеспеченность отрасли производства автомобильных компонентов отечественным сырьем и материалами. Объемы и уровень качества сырья и продуктов его

переработки, выпускаемых отечественными производителями, не соответствуют требованиям, предъявляемым заказчиками.

е). Недостаточная развитость логистической инфраструктуры в условиях больших расстояний, сложных и разнообразных климатических факторов:

- общее состояние транспортных магистралей и путей сообщения в России;
- отсутствие у логистических операторов специального транспорта для перевозки опасных материалов;
- значительная нехватка складских площадей на маршрутах перевозок грузов.

3.5. Новые технологии. Развитие национальной базы НИОКР

3.5.1 Прогноз развития новых технологий в автомобилестроении

Развитие новых технологий в отечественном автомобилестроении в кратко- и среднесрочной перспективе будет связано с решением основных проблем: экология, безопасность, энерго- и ресурсосбережение в полном жизненном цикле АТС (рисунок 23). Каждая из этих проблем в свою очередь, определяется приоритетными направлениями, основными из которых являются интересы государства и необходимость производства конкурентоспособной продукции, востребованной потребителями.



Рисунок 24 – Приоритеты развития новых технологий в отечественном автомобилестроении

Международный опыт, основанный на тенденциях повышения безопасности, снижения токсичности и расхода топлива, повышения потребительских свойств АТС, свидетельствует о перспективности разработок АТС, работающих на альтернативных видах топлива и АТС с электроприводом (электромобили (далее ЭМ) и АТС с комбинированными энергетическими установками (далее КЭУ)), реализуемых на основе перспективных технологий, а также передовых систем управления для их внедрения в будущей автомобильной промышленности (рисунок 24). Дополнительный стимул такому выбору придает интенсивное развитие технологий химических накопителей энергии (далее НЭ), применяемых в составе АТС с КЭУ, позволяющих рассчитывать в будущем на существенное снижение эксплуатационных затрат таких АТС относительно АТС с двигателем внутреннего сгорания (далее ДВС).



Рисунок 25 – Перспективы развития АТС нового поколения

Сфера применения подобных АТС с КЭУ – это в первую очередь городской транспорт для коммунальных служб мегаполисов, коммерческий транспорт для грузовых и пассажирских перевозок в крупных городах, характеризующихся движением с образованием дорожных заторов, автомобили, используемые в курортных зонах, а также маршрутный транспорт с фиксированным средним пробегом.

На данный момент внедрение подобных АТС сдерживает высокая стоимость, отсутствие минимальной инфраструктуры зарядки (на конечных остановках, парковках, в транспортных парках), отсутствие стимулирующих субсидий и льгот со стороны государства (как потребителям, так и разработчикам и производителям), а также недостаточная работа, направленная на формирование бережного отношения к окружающей среде и ресурсам. При этом опыт зарубежных компаний и автопроизводителей показывает тенденцию к увеличению спроса на электроприводы на автомобильном рынке за счет:

- увеличения объемов продаж АТС с КЭУ с подзарядкой и ЭМ;
- использования электрических мостов в грузовых автомобилях и автобусах;
- повышения числа электродвигателей в системах комфорта и безопасности;
- повсеместной замены механических приводов на электрические.

Следует отметить, что основной энергетической установкой в составе АТС в среднесрочной перспективе останется ДВС (бензиновый, дизельный и на альтернативных топливах), в том числе в составе КЭУ. В приоритетной задаче развития АТС остается решение проблем экологии, безопасности, энерго- и ресурсосбережения.

3.5.2 Критерии определения приоритетов по НИОКР

В условиях крайне ограниченных инвестиционных и организационных ресурсов, как перед государством, так и перед российскими компаниями встаёт вопрос определения приоритетов для развития на национальной базе технологий, способных обеспечить конкурентоспособность конечного продукта на рынке.

Согласно действующей стратегии автомобильной промышленности Российской Федерации к 2020 году планируется выделять на НИОКР 4% выручки автопроизводителей (стандарт отрасли в мире), что составит приблизительно 1.6 млрд. евро. Это ниже уровня текущих ежегодных затрат на НИОКР большинства международных OEM (рисунок 25).



Рисунок 26 – Затраты ведущих автомобильных производителей на НИОКР в 2011 году.

Предполагается сконцентрировать усилия на наиболее перспективных для автомобилестроения Российской Федерации направлениях исследований и разработок в соответствии со следующими критериями:

- Соответствие назначения НИОКР приоритетным направлениям модернизации экономики и технологического развития отрасли;
- Уникальность (отсутствие аналогов на рынке);
- Наличие собственных научно-технических компетенций (ресурсов), необходимых для осуществления проекта;
- Технологическая осуществимость (возможность практической реализации);
- Наличие производственных мощностей;
- Наличие инфраструктуры для реализации проекта;
- Величина издержек на производство (по сравнению с аналогами);
- Наличие и ёмкость рынка;
- Возможность выхода на зарубежные рынки;
- Длительность жизненного цикла продукта;
- Ценовое позиционирование (в сравнении с аналогами);
- Соответствие требованиям текущего законодательства.

3.5.3 Приоритетные направления развития новых технологий

Основные направления приоритетного развития новых технологий в отечественном автомобилестроении приведены на рисунке 26.



Рисунок 27 – Перспективные направления развития автомобильных технологий

3.6. Кадровая политика и кадровое обеспечение отрасли

Среднесписочная численность (далее ССЧР) (эффективная занятость) работников в автомобильной промышленности в кризисный период с 2008 по 2010 годы сократилась на 135400 чел. (28%) и до настоящего времени практически не восстановилась, остановившись на уровне 360 тыс. человек (рисунок 27). При этом наиболее значительный спад занятости (на 40% в период с 2008 по 2010 годы) произошел в подотрасли производства автомобильных компонентов (частей и принадлежностей автомобилей и их двигателей).



Рисунок 28 – Динамика среднесписочной численности работников, занятых в автомобильной промышленности

Сокращение числа занятых было обусловлено не столько сокращением производства, но в большей степени активной реструктуризацией организаций автомобильного производства (выводом непрофильных активов, вспомогательных и заготовительных производств на аутсорсинг), а также переводом отдельных категорий персонала на работу по договорам гражданско-правового характера. Поэтому увеличение занятости в автомобильной промышленности в условиях технического перевооружения и реинжиниринга бизнес-процессов на предприятиях возможно лишь за счет создания новых производств, прежде всего, за счет реализации проектов по локализации производства автомобильных компонентов.

Текущая ситуация в области кадрового обеспечения автомобильной промышленности такова, что предложение на рынке труда не соответствует в полной мере спросу на компетенции предприятий-автопроизводителей. Это выражается, в том числе, в неравномерном распределении трудовых ресурсов в регионах размещения автопроизводителей и в отсутствии практических механизмов регулирования рынков труда, программ целевой подготовки, недостатке персонала при значительных изменениях объемов производства. Кроме того, автомобильная промышленность, в отличие от сферы

торговли автотранспортными средствами, в целом отстает по средней заработной плате работников от общероссийского тренда. Конкурентоспособность автомобилестроения по размерам оплаты труда проявляется только на уровне регионов размещения. Аутсайдером в автомобилестроении по уровню оплаты труда являются предприятия по производству кузовов, прицепов и полуприцепов (71,8% от среднего по России) и производству частей и принадлежностей автомобилей и их двигателей (72,3 %).

Одновременно, при значительном выпуске системой профессионального образования специалистов, потребность в персонале остается неудовлетворенной, и для решения проблемы по привлечению квалифицированных специалистов производители вынуждены нести затраты, связанные с дополнительной подготовкой и переподготовкой персонала.

Вызовы современного развития технологий и производства потребуют привлечения в отрасль новых компетенций. Для удовлетворения системой профессионального образования потребностей работодателей в актуальных компетенциях необходима система определения таких потребностей и их объема, основанная на технико-технологическом прогнозировании развития автомобильной отрасли и оценке рыночного потенциала. Кроме того, необходима государственная поддержка подготовки инженерно-технического персонала, занятого проектированием и подготовкой производства новых моделей автомобилей, а также повышения квалификации работников для обеспечения действующего производства, в том числе в рамках реализации «Президентской программы повышения квалификации инженерных кадров на 2012-2014 годы», предлагающая порядка 400 курсов, реализуемая на основе государственно-частного партнерства.

Также, в связи с совершенствованием и введением новых форм управления бизнес-процессами на производстве, на предприятиях автомобилестроения существует выраженная потребность в формировании и развитии системы непрерывного образования, в том числе и на основе эффективного обмена опытом между компаниями, их партнерами и системой профессиональной подготовки.

На сегодняшний день наиболее востребованными в автопроме являются высококвалифицированные специалисты и менеджеры в областях логистики и управления цепочками поставок, управленческие финансовые контролеры, специалисты по оптимизации финансовых показателей, специалисты по обучению, менеджеры проектов и других компетенций, формирование которых в настоящее время возможно осуществить в рамках системы дополнительного образования. При этом особого внимания с точки

зрения повышения эффективности и конкурентоспособности предприятий автомобилестроения (особенно предприятий по производству автомобильных компонентов различного уровня агрегации) заслуживает вопрос компетентности персонала в области создания и практической реализации систем менеджмента качества (далее СМК) в соответствии с международными стандартами, принятыми в машиностроении / автомобилестроении (ИСО 9001, ИСО 16949, ИСО 19011).

4. Основные этапы и мероприятия по реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года

4.1. Основные этапы реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года

Этап 1 – 2014-2017 годы. Формирование базы устойчивого долгосрочного инновационного развития автомобильной отрасли.

Этап 2 – 2018-2020 годы. Обеспечение конкурентоспособности российской автомобильной промышленности в условиях интеграции в глобальный автомобильный рынок.

На рубеже 2018 года возникнет необходимость пересмотра данной Стратегии по причине существенного изменения внешних условий, оказывающих сильное непосредственное влияние на развитие автомобильной отрасли. Помимо посткризисных изменений общемировых и российских макроэкономических индикаторов, к середине 2018 года в рамках обязательств, принятых при присоединении к ВТО, будет отменен режим «промышленной сборки», а ввозные таможенные пошлины достигнут своих предельных уровней. Также к этому моменту произойдет гармонизация индустриальных и регулятивных политик государств – членов Таможенного союза.

4.2. Комплекс мер по реализации Стратегии развития автомобильной промышленности на территории Российской Федерации на период до 2020 года.

Разработанные и предложенные в таблице 8 меры и мероприятия предназначены для воздействия на все сегменты автомобильного рынка и призваны решить системные проблемы в автомобильной промышленности России такие как:

1. Высокая волатильность и замедление общих темпов роста рынка;
2. Низкая конкурентоспособность российской автомобильной продукции на фоне высокой конкуренции на рынке;

3. Высокая раздробленность рынка и низкий объем производства отдельно взятых производителей (отсутствие эффекта масштаба);
4. Технологическое отставание отрасли, отсутствие целенаправленной политики стимулирования НИОКР;
5. Старые парки АТС;
6. Отсутствие общей кадровой политики и низкая производительность труда;
7. Отсутствие последовательной таможенно-тарифной политики;
8. Несовершенство нормативного правового регулирования отрасли.

Свод предложенных мер включает в себя как меры финансового характера (субсидии, дотации, закупки, внедрение, государственное финансирование, налоговые льготы и др), так и нефинансовые меры (техническое регулирование, меры государственного надзора и контроля, таможенное регулирование, постановления Правительства Российской Федерации и др.), направленные на изменение законодательства, условий, правил и требований к автомобильной отрасли. Для достижения наибольшего эффекта целесообразно использовать комплекс мероприятий, дополняя нефинансовые меры прямыми инвестициями, дотациями и субсидированием. Разработка долгосрочных программ применения комплексных мер позволит распределить нагрузку на бюджет и снизит волатильность на автомобильном рынке.

Стабильный рынок и перспективы роста до 2020 года дают Правительству Российской Федерации возможность в приоритетном порядке принять меры, направленные на повышение конкурентоспособности российских автопроизводителей и производителей компонентов. Решение задач по повышению глобальной конкурентоспособности продукции российского автопрома стимулирует решение кадровых вопросов. Стимулирование создания более эффективной инфраструктуры позволит гарантировать высокие темпы роста рынка и сможет повлиять на снижение себестоимости продукции, повышая её конкурентоспособность.

Таблица 9 – Предложения по мерам стимулирования рынка и поддержки производителей автомобильной техники и компонентов

№	Раздел	Предлагаемые меры	Факторы влияния
1	Общие инвестиционные условия	<ol style="list-style-type: none"> 1) Обеспечение стабильных и выгодных условий инвестирования в предприятия автомобильной отрасли. 2) Аудит действующей законодательной базы, влияющей на развитие автопрома, внесение изменений, способствующих развитию инвестиционного климата для производителей с учетом членства в ВТО России и Таможенном союзе, стимулирующих отечественные научно-технические разработки. 3) Субсидирование лизинга и снижение пошлин на импорт высокотехнологичного научно-исследовательского оборудования, не производимого в Российской Федерации 4) Сохранение запрета на параллельный импорт. 	<p>Улучшение инвестиционного климата</p> <p>Развитие производства автомобильной техники</p> <p>Развитие производства автокомпонентов</p>
2	Аналитическое обеспечение, организация взаимодействия предприятий отрасли с федеральными органами исполнительной власти (далее ФОИВ)	<ol style="list-style-type: none"> 1) Развитие единого отраслевого центра компетенций и экспертизы для обеспечения информационно-аналитической поддержки предприятий отрасли, выработки единых стандартов по приоритетным направлениям деятельности, консолидации потребностей участников рынка и осуществления координации их взаимодействия с ФОИВ. 	<p>Сокращение издержек предприятий отрасли за счет консолидации усилий по внедрению лучших практик, концентрации объемов потребностей и координации межведомственных связей</p> <p>Обеспечение потребностей ФОИВ в отраслевой аналитике для принятия управляющих решений</p>
3	Развитие транспортной и информационной инфраструктуры	<ol style="list-style-type: none"> 1) Модернизация и развитие сети автомобильных дорог. 2) Внедрение систем активного управления дорожным движением. 3) Внедрение инновационных технологий в дорожную инфраструктуру. 4) Организация системы транспортных узлов и парковок в городах с высокой концентрацией парков. 5) Программа развитие ЖД инфраструктуры, включая аппарели под погрузку-разгрузку АТС, и повышения качества услуг на ЖД транспорте. 	<p>Стимуляция потребления во всех сегментах</p> <p>Снижение затрат на логистику производителей АТС</p> <p>Уменьшение аварийности и повышение БДД</p>

		<p>6) Субсидирование организаций автомобилестроения на перевозку автомобилей, произведенных в РФ, на расстояния свыше 3000 км.</p> <p>7) Внедрение системы «ЭРА-ГЛОНАСС» в части оповещения о ДТП и др. приложений по организации движения.</p> <p>8) Разработка и реализация государственной программы, направленной на образование водителей АТС по безопасной эксплуатации и безопасности дорожного движения.</p>	
4	<p>Стоимость владения, меры тарифного и нетарифного регулирования</p>	<p>1) Ужесточение требований технических регламентов:</p> <ul style="list-style-type: none"> – по топливу; – по праворульным ТС; – по экологическим стандартам; – по утилизации (однако требования к уровню эффективной рециклируемости не должны превышать 80%, а к уровню эффективной «утилизации», включая сжигание, - не выше 85%) до момента создания полноценной отрасли переработки. <p>2) Регулярный пересмотр требований технических регламентов в соответствии с повышением уровня развития автомобильной техники.</p> <p>3) Ужесточение мер контроля за техническим состоянием автотранспортных средств.</p> <p>4) Ужесточение уголовной и административной ответственности в отношении органов по сертификации, испытательных лабораторий и их должностных лиц, причастных к выдаче сертификатов соответствия и одобрений типа транспортного средства (далее ОТТС) с нарушением действующих нормативных правовых актов.</p> <p>5) Внесение изменений в Решение Коллегии ЕЭК от 25.12.2012 г. №294 касательно правил ввоза в Российской Федерации единичных ТС, а именно установление обязанности физическим лицам предоставлять Свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства.</p> <p>6) Инициирование ряда специальных защитных и антидемпинговых расследований с целью защиты внутреннего рынка автомобильной техники.</p> <p>7) Введение экологического налога с повышающим коэффициентом для автомобилей, имеющих экологический класс ниже действующего, и понижающим коэффициентов для автомобилей, имеющих более высокий экологический класс.</p> <p>8) Установление дифференцированных ставок транспортного налога в зависимости от экологического класса, возраста, массы и габаритных размеров колесных транспортных средств.</p> <p>9) Разработка и применение дифференцированных ставок по обязательному страхованию автогражданской ответственности (далее ОСАГО) в зависимости от возраста ТС, в частности для коммерческих автомобилей старше 3 лет.</p>	<p>Ускорение обновления парка ТС</p> <p>Улучшение экологической обстановки</p> <p>Улучшение безопасности дорожного движения</p> <p>Стимулирование спроса на рынке</p> <p>Стимулирование локального производства</p> <p>Создание системы промышленности рециклинга</p>

		<p>10) Установление дифференцированных ставок взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, в соответствии с характеристиками автотранспортного средства, а также ущерба, причиняемого окружающей среде и здоровью населения (выбросы, экологический класс).</p> <p>11) Ускорение выбытия автомобильного парка в Российской Федерации, ускорение обновления текущего автомобильного парка России:</p> <ul style="list-style-type: none"> – субсидии на возмещение потерь в доходах торговых организаций при продаже новых автотранспортных средств со скидкой физическим лицам, сдавшим вышедшее из эксплуатации автотранспортное средство на утилизацию. Для сглаживания эффекта прекращения данной меры предлагается поэтапно снижать премию за утилизацию; – разработка и внедрение в процедуры технического осмотра определение предельного состояния ТС, в частности коммерческих автомобилей и автобусов). <p>12) Усиление контроля за ввозом на территорию ЕЭП АТС, не соответствующих техническим требованиям Таможенного союза, в т.ч. проведение дополнительного технического контроля бывших в употреблении АТС, впервые подлежащих регистрации на территории Российской Федерации.</p> <p>13) Разработка и внедрение механизма рециклинга.</p> <p>14) Введение регулирования легального оборота вторичных запасных частей (не относящихся к системам безопасности). Создание сети официальных разборочных компаний.</p>	
5	Стимулирование потребления	1) Субсидирование ставки по потребительскому кредитованию.	Стимулирует продажи и российское производство автомобильной техники
6	Государственные закупки продукции автопрома	<p>1) Закупки ТС, производимых исключительно на территории ЕЭП для нужд предприятий и организаций, финансируемых за счёт средств федерального и регионального бюджетов, за исключением ТС, аналоги которых не производятся на территории ЕЭП.</p> <p>2) Принятие постановления Правительства Российской Федерации, устанавливающего запрет на приобретение автомобильной продукции при осуществлении закупок для государственных и муниципальных нужд в случае, если страной происхождения таких товаров не являются страны ЕЭП.</p> <p>3) Выделение дополнительных финансовых средств Государственной транспортной лизинговой компании, Росагролизингу, Рослесхозу, Росавтотодору, другим государственным учреждениям и организациям для дополнительных закупок автомобильной и специальной техники.</p> <p>4) Включение в программу субсидирования покупки субъектами Российской</p>	<p>Возможность долгосрочного планирования</p> <p>Увеличение объемов производства техники, производимой исключительно на территории ЕЭП</p>

		Федерации газомоторной техники для жилищно-коммунальных хозяйств (далее ЖКХ), строительно-дорожной и сельскохозяйственной техники.	
7	Автокомпоненты	<ol style="list-style-type: none"> 1) Стимулирование создания общего унифицированного перечня требований производителей автомобилей (Original Equipment Manufacturer) (далее OEM) к производителям автомобильных компонентов первого уровня (Original Equipment Supplier) (далее OES) и аналогичного перечня требования OES к производителям компонентов второго и третьего уровней для обеспечения возможности работать сразу с несколькими разными предприятиями. 2) Субсидирование ставки по потребительскому кредитованию локальных производителей и льготное налогообложение всех видов производств для нужд автопрома (на период окупаемости инвестиций). 3) Аудит и разработка программы развития производителей автокомпонентов в части внедрения системы менеджмента качества в соответствии с международными стандартами. 4) Внедрение финансируемой государством программы оптимизация процессов производства и управления с целью снижения себестоимости и достижения производителями компонентов международного уровня конкурентоспособности. 5) Субсидирование ставки по потребительскому кредитованию локальных производителей и поставщиков промышленной оснастки и их льготное налогообложение. 6) Поддержка проведения НИОКР на территории Российской Федерации для нужд автопрома путем развития и оснащения/строительства инжиниринговых центров за счет государства (напр. с требованием обеспечить наем не менее 50% инженерно-технических работников (далее ИТР) – выпускников российских ВУЗов), с последующим освобождением от налогов производства автомобильной техники с использованием не менее 25% наукоемких технологий, разработанных на территории Российской Федерации сроком на 10 лет. 7) Исключение кодов товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (далее ТН ВЭД) компонентов, сырья и материалов из перечня, входящих в постановления о режимах «промышленной сборки» для автопроизводителей и производителей автомобильных компонентов, производство которых существует на территории Российской Федерации. 8) Полное или частичное субсидирование проведения валидационных испытаний компонентов, материалов и сырья за счет Государства, с обязательным условием проведения данных испытаний на территории Российской Федерации. 	<p>Развитие производства автомобильных компонентов</p> <p>Снижение себестоимости автомобильных компонентов и, как следствие, себестоимости производимых АТС</p> <p>Развитие экспортного потенциала</p> <p>Повышение устойчивости и конкурентоспособности отечественных производителей автокомпонентов</p>
8	Стимулирование НИОКР новых перспективных	<ol style="list-style-type: none"> 1) Государственное финансирование НИОКР новых технологий, направленных на использование альтернативных источников энергии. 2) Введение налоговых льгот для предприятий, поддерживающих НИОКР (в зависимости от объема вложений предприятия). 3) Государственное финансирование перспективных НИОКР по созданию 	<p>Развитие компетенций в передовых технологиях разработки и производства конкурентоспособных АТС</p> <p>Развитие отрасли автокомпонентов нового поколения</p>

	технологий создания АТС и компонентов нового поколения	<p>транспортных средств с электроприводом, их компонентов и элементов инфраструктуры.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4) Государственное финансирование перспективных НИОКР в области производства локализованных автокомпонентов, востребованных OEM. 5) Государственное финансирование НИОКР новых материалов, используемых в автопроме. 6) Поддержка перспективных программ по выполнению экологических и технических требований безопасности по экспортируемым АТС (адаптация). 7) Государственное финансирование перспективных НИОКР для целей формирования и применения механизмов нетарифной защиты рынка колесных транспортных средств и их компонентов, в том числе методами технического регулирования. 8) Софинансирование за счет государства НИОКР по повышению активной и пассивной безопасности отечественных автомобилей. 9) Формирование Национальной программы анализа дорожно-транспортных происшествий с целью снижения смертности на дорогах и травмируемости пешеходов, водителей, пассажиров путем изменения требований безопасности к конструкции колесных транспортных средств; систематического информирования автозаводов-изготовителей о результатах анализа; разработки рекомендаций о необходимых новациях в дорожной инфраструктуре, конструкции колесных транспортных средств. 	<p>Развитие экспортного потенциала</p> <p>Развитие компетенций в области формирования и реализации мер нетарифной защиты рынка</p>
9	Инновационный транспорт и инфраструктура	<ol style="list-style-type: none"> 1) Создание и развитие инфраструктуры для внедрения и использования АТС на альтернативном топливе, электромобилей и АТС с КЭУ с подзарядкой. 2) Введение требований по организации минимального количества парковочных мест (не менее 5%) для электромобилей и АТС с КЭУ с подзарядкой, совмещенных с пунктом зарядки на городских парковках и при строительстве новых объектов ЖКХ, торгово-административных комплексов, а также вблизи объектов культурно-массовой городской инфраструктуры и перехватывающих парковок (по аналогии с парковочными местами для инвалидов). 3) Снижение стоимости парковок, или освобождение от оплаты экологически чистого транспорта, возможность зарядки по тарифам ЖКХ. 4) Предоставление электромобилям права передвигаться по полосам для общественного транспорта, а так же автомобилей с КЭУ с подзарядкой, с низким коэффициентом выброса вредных веществ. 5) Создание стимулов для проектов ГЧП в области зарядной инфраструктуры в виде налоговых и прочих преференций, например, приоритетное выделение мощностей, освобождение от платы за подключение и т.п. 6) Нулевая ставка утилизационного сбора на электромобили (на ближайшие 5-7 лет). 7) Обеспечение государственных закупок техники, работающей на альтернативных видах топлива, и электромобилей в определенной пропорции к общему объему 	<p>Улучшение экологической обстановки в зонах с повышенными требованиями по выбросам в атмосферу и шумности за счет роста парка экологически чистых АТС в увязке с зарядной инфраструктурой и соответствующей стимулирующей политикой</p>

		<p>закупок, особенно в обновление парков АТС, эксплуатируемых в городских/особых экологических/ рекреационных зонах.</p> <p>8) Субсидирование закупок экологически чистого автотранспорта, в частности продление программы субсидирования покупки субъектами Российской Федерации газомоторных автобусов в 2013-2016 годах и на период до 2020 года.</p> <p>9) Поддержка продвижения проектов по внедрению экологически чистых технологий за счет создания позитивного фона их восприятия обществом (напр. социальная реклама).</p>	
10	Кадровое обеспечение развития отрасли	<p>1) Усиление кадровой и образовательной политик, направленных на должное обеспечение предприятий отрасли специалистами и рабочими.</p> <p>2) Создание системы определения потребностей работодателей в актуальных компетенциях и их объема, основанной на технико-технологическом прогнозировании развития автомобильных науки, технологий и техники и их рыночного потенциала.</p> <p>3) Обеспечение прямого участия представителей автомобильного бизнеса в формировании государственных образовательных стандартов, разрабатываемых на основе отраслевых профстандартов, с учетом опережающих требований к содержанию по знаниям, компетенциям и навыкам.</p> <p>4) Увеличение доли региональной составляющей в ГОС, продолжительности производственных практик, возможность получения рабочей профессии при обучении по программам высшего профессионального образования.</p> <p>5) Создание системы сертификации специалистов в соответствии с требованиями международных стандартов.</p> <p>6) Создание системы и инфраструктуры для дополнительного образования и переподготовки кадров для обеспечения цикла непрерывного образования, в том числе в дистанционной форме.</p> <p>7) Субсидии на участие в программах повышения квалификации управленческих кадров в части внедрения и реализации систем менеджмента качества и иных программ по современным технологиям организации производства на предприятиях-производителях автотранспортных средств и их компонентов.</p> <p>8) Формирование требований к профессорско-преподавательскому составу прикладных (специализированных) кафедр в ВУЗах.</p>	<p>Удовлетворение качественной и количественной потребности отрасли в компетенциях персонала, обеспечение адекватности системы профессионального образования, направленные на повышение гибкости и конкурентоспособности производства ТС и автокомпонентов</p>
11	Экспорт	<p>1) Упрощение процедур получения/признания сертификата происхождения (далее СТ-1).</p> <p>2) Государственная поддержка экспорта промышленной продукции в форме возмещения российским экспортерам части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях.</p> <p>3) Компенсация затрат, субсидирование при проведении выставок и маркетинговых активностей по продвижению российской продукции автомобилестроения за</p>	<p>Стимулирование экспорта продукции российского производства</p> <p>Повышение конкурентоспособности российских предприятий за рубежом</p> <p>Реализация стратегии «Крупный экспортер»</p>

	<p>границей (Сделано в России).</p> <ol style="list-style-type: none"> 4) Расширение в федеральном бюджете перечня статей затрат, которые принимаются к финансированию по выставочно-ярмарочным мероприятиям, направленным на продвижение продукции автопрома на внешние рынки. 5) Субсидирование создания совместных предприятий и дочерних структур российских компаний за рубежом. Упрощение процедуры открытия представительств и филиалов компаний, в том числе их сервисных и сбытовых подразделений за рубежом, включая упрощение процедуры открытия счетов этих организаций. 6) Финансирование НИОКР по созданию конкурентоспособной экспортируемой техники (например: по выполнению экологических и технических требований безопасности экспортируемой техники). 7) Кредитование покупателей экспортной продукции российского производства. 8) Создание гибкой системы процентных ставок по экспортным кредитам. 9) Предоставление государственных гарантий автопрому для участия в международных тендерах, связанных с поставками автомобилей, упрощение процедуры получения государственных гарантий. 10) Включение продукции российского автопрома в перечень продуктов, используемых при проведении конверсионных операций "долг в обмен на товары и (или) услуги", связанных с погашением и обслуживанием государственного внешнего долга Российской Федерации. 11) Расширение практики предоставления российских государственных кредитов в рамках межправительственных соглашений с иностранными государствами с применением товарной части кредитов. 	<p>предприятиями автомобильной отрасли</p>
--	---	--

4.2.1 Управление стоимостью владения АТС, стимулирование обновления автомобильного парка

Автотранспортные средства являются наиболее опасными с точки зрения загрязнения окружающей среды (рисунок 28). Учитывая высокий средний возраст парка автотранспортных средств в стране (легковые – 12 лет, легкие коммерческие автомобили – 12 лет, грузовые – 19 лет, автобусы – 15 лет), необходимо предусмотреть эффективные меры для обновления парка во всех сегментах автомобильного рынка.

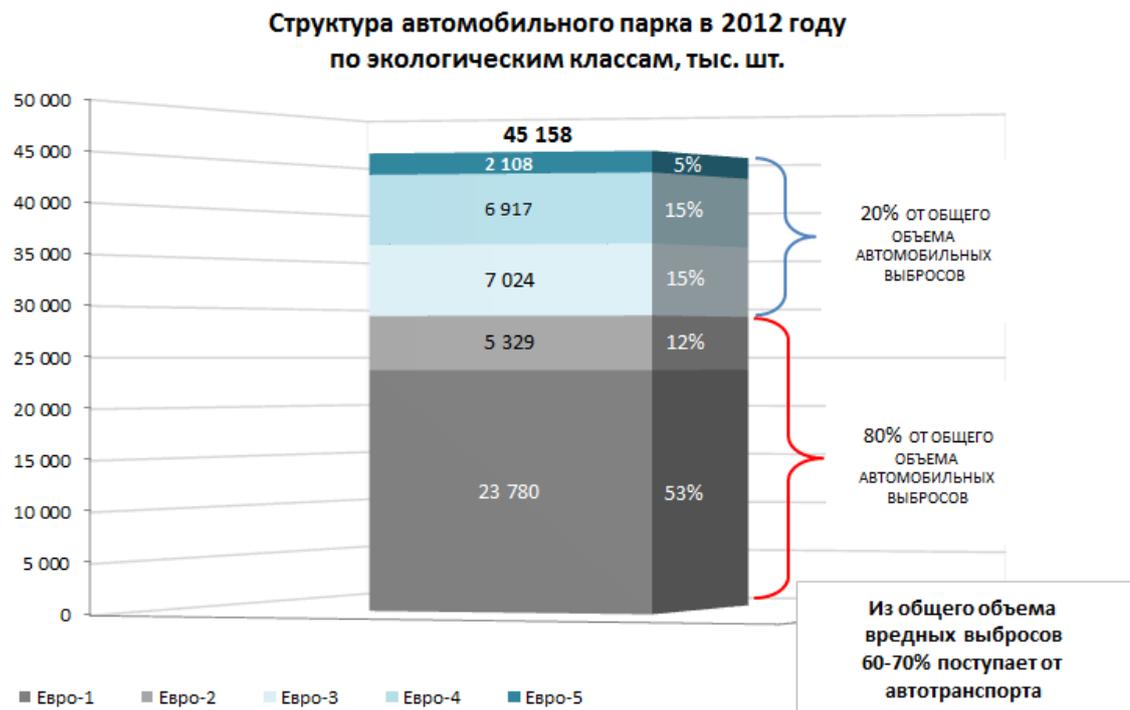


Рисунок 29 – Вклад АТС разных экологических классов в загрязнение окружающей среды

Формирование парка автотранспортных средств с учётом распределения по экологическим классам является инструментом, обеспечивающим естественное выветривание из эксплуатации устаревших автотранспортных средств и, как следствие, стимулирует развитие рынка новых автотранспортных средств.

В Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года задачи обеспечения экологической безопасности транспорта выделены как приоритетные:

1) обеспечение экологической безопасности транспорта путем повышения технического уровня транспортных средств, регистрируемых на территории России, усиление контроля над техническим состоянием эксплуатируемых транспортных средств по экологическим показателям;

2) ограничение выбросов климатических газов и безопасная утилизация отходов транспортных предприятий;

3) стимулирование модернизации и обновления парка автотранспортных средств, ускорения выведения из эксплуатации и утилизации старых автомобилей.

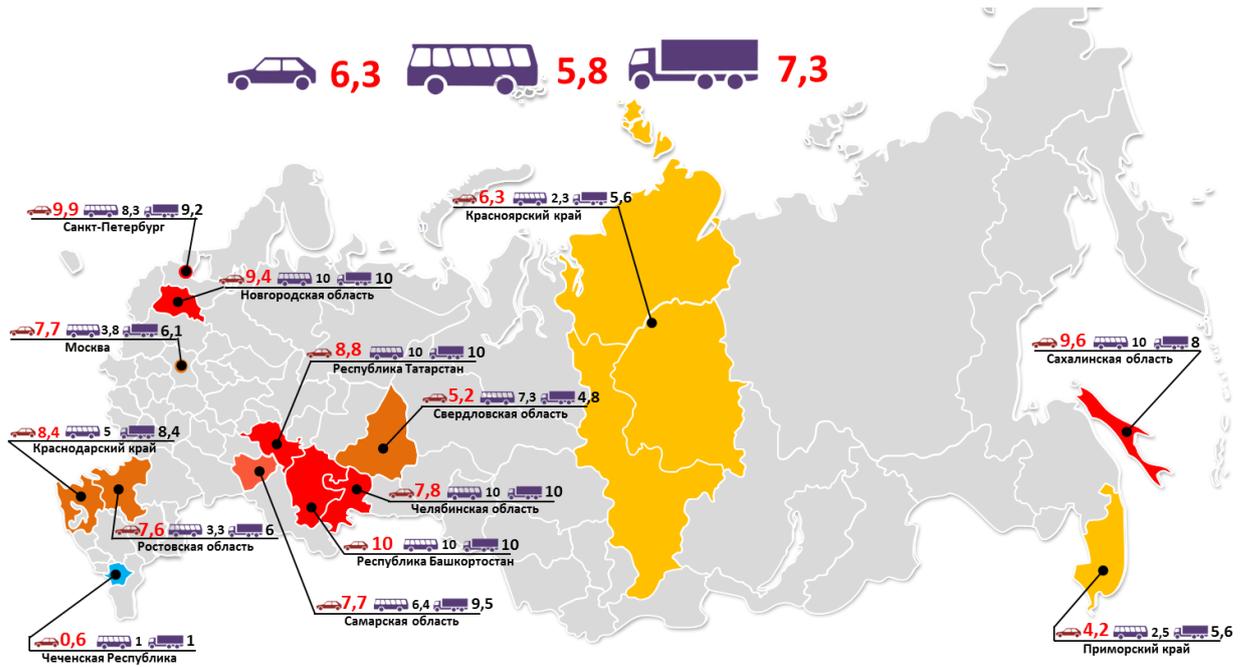
Конкретные меры, направленные на обновление парка приведут к стимулированию рынка и как следствие, к стимулированию производства новых авто.

Необходимо использовать конкретные механизмы, позволяющие увеличить стоимость владения автотранспортным средством более низкого по сравнению с действующим экологического класса и уменьшить стоимость владения автотранспортными средствами с более высоким экологическим классом. В таком случае эксплуатация старого неэкологичного транспорта станет просто невыгодной, и россияне переседут на более «чистые» автомобили либо вовсе откажутся от эксплуатации экологически неблагополучных автомобилей. Таким образом, Россия приблизится к европейской практике формирования парка автотранспортных средств, когда с целью обеспечения экологической и транспортной безопасности стимулируют владельцев приобретать и использовать новые, экологически более чистые автотранспортные средства, а подержанные, утратившие свои потребительские качества и характеристики автотранспортные средства, сдавать для утилизации в специализированные приемные пункты. Европейская и мировая практики показывают, что при дифференцировании стоимости владения автотранспортным средством по экологии и созданию структуры рециклинга, скорость выбытия составляет 7-8% в год.

В качестве возможных механизмов, позволяющих дифференцировать стоимость владения автотранспортным средством, могут быть применены:

- отдельный экологический налог;
- экологический коэффициент для транспортного налога;
- коэффициент для ставок ОСАГО, позволяющий дифференцировать стоимость ОСАГО от возраста автомобиля.

Предполагается также учитывать экологическую обстановку в регионе для формирования экологических коэффициентов (рисунок 29). При этом необходимо выделить крупные города и присвоить им коэффициенты в зависимости от степени загрязнения.



Регионы, учитывающие возраст ТС:

Москва, Московская область, Новосибирская область, Приморский край

Рисунок 30 – Средние коэффициенты ставки транспортного налога по регионам

Кроме того, с целью социальной защиты представителей наиболее незащищенных слоев населения, владеющих автомобилем с экологическим классом ниже текущего на протяжении уже долгого времени и не имеющих возможность заменить его на более современный, предлагается экологический налог сделать минимальным, несущественным для бюджета домохозяйств. С другой стороны, следует значительно повышать экологический налог для автомобилей с экологическим классом ниже текущего при перерегистрации таких транспортных средств. Такой подход, с одной стороны, позволит малообеспеченным гражданам владеть автомобилем с низким экологическим классом достаточно долгое время вплоть до потери потребительских свойств автомобиля, что обеспечит социальное равенство, с другой стороны, будет ограничивать перерегистрации экологически неблагополучных автомобилей в будущем. Единственным разумным выходом из сложившейся ситуации будет утилизация устаревшего автомобиля, что естественным образом приведет к увеличению объемов выбытия устаревших и наиболее экологически неблагополучных автомобилей.

4.2.2 Комплекс мер по совершенствованию методов нетарифного регулирования

Сложившиеся на данный момент условия развития отрасли диктуют необходимость совершенствования нормативной правовой базы в отношении продукции автомобилестроения, а также развития системы утилизации автотранспортных средств, направленного на:

- гармонизацию законодательства о техническом регулировании государств – членов Таможенного союза: Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации с положениями международных соглашений (Женевское Соглашение 1958 года, Глобальное Соглашение 1998 года, Венское Соглашение 1997 года), администрируемых Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) КВТ ЕЭК ООН, и прилагаемых к указанным Соглашениям Правил ООН, Глобальных технических правил ООН и Предписаний ООН;

- нормативное правовое обеспечение проведения контроля безопасности каждого выпускаемого в обращение в Российской Федерации единичного транспортного средства в целях воспрепятствования ввоза в Россию транспортных средств, не соответствующих национальным требованиям в отношении конструктивной безопасности;

- установление в рамках Таможенного союза требований к транспортным средствам и компонентам в отношении их утилизации, а также требований к основным процессам сбора, хранения, рециклирования и утилизации транспортных средств и их компонентов, выведенных из эксплуатации, через принятие соответствующего технического регламента Таможенного союза;

- регулярную актуализацию технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденного Решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877, что позволит приблизить уровень действующих требований в отношении безопасности и экологических характеристик колесных транспортных средств и их компонентов, выпускаемых в обращение в государствах – членах Таможенного союза, к европейскому уровню, что благоприятно скажется как на внутренней ситуации с обеспечением безопасности и защиты окружающей среды, так и на повышении экспортного потенциала продукции отечественного автомобилестроения;

- гармонизацию законодательства о техническом осмотре Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации в соответствии с принципами Венского Соглашения 1997 года, а также с учетом перспектив развития соответствующего законодательства в ЕС;

- сближение законодательства о техническом регулировании Российской Федерации и Таможенного союза с соответствующим законодательством государств – членов ЕС и АТЭС в рамках Диалога по техническому регулированию и промышленной политике между Российской Федерацией и ЕС, а также в рамках Автомобильного диалога Азиатско-Тихоокеанского Экономического Сотрудничества;

- разработку и актуализацию национальных и межгосударственных стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», а также стандартов содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований указанного технического регламента и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции;

- упорядочение допуска органов по сертификации и испытательных лабораторий к работам по оценке соответствия колесных транспортных средств и их компонентов;

- усиление контроля соответствия выпускаемой и выпущенной в обращение продукции автомобилестроения установленным требованиям с привлечением к ответственности импортеров и изготовителей, допустивших выпуск в обращение несоответствующей продукции, а также органов по сертификации и испытательных лабораторий, нарушающих установленные процедуры оценки соответствия, что приводит к поставкам на российский рынок некачественной и небезопасной продукции;

- совершенствование механизмов функционирования процедур обеспечения и контроля безопасности автотранспортных средств на протяжении всего их жизненного цикла, предусмотренных техническими регламентами Российской Федерации и Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»;

- нормативное обеспечение реализации Федерального закона «Об отходах производства и потребления» в части, обусловленной установлением обязательств по уплате утилизационных сборов на автомобили, впервые подлежащие регистрации на территории Российской Федерации.

4.2.3 Меры поддержки и развития кластерной политики

Учитывая тот факт, что в условиях членства Российской Федерации в ВТО набор инструментов прямой государственной поддержки развития предприятий национальной автомобилестроительной отрасли крайне ограничен, законодательно оформленная государственная кластерная политика, позволит расширить данный набор инструментов в

рамках нормативного правового поля, повысить привлекательность регионов для концентрации автомобильных производств и сделает размещение новых производств на их территориях более эффективным в плане привлечения инвестиций и повышения инновационной активности, прежде всего для целей локализации производства автомобильных компонентов.

Особого внимания заслуживают проекты производства в Центральном, Северо-Западном и Дальневосточном автомобильных кластерах, которые требуют принятия мер поддержки федерального уровня.

4.2.4 Меры по развитию национальной компонентной базы и поддержке производства автокомпонентов

Для снижения рисков, негативно влияющих на локальное производство автомобильных компонентов, необходимо провести ряд компенсирующих мероприятий.

1. Снижение себестоимости производства за счет:

– льготных условий лизинга (государственное субсидирование 15-20% выплат сроком на 7 лет);

– развития логистической инфраструктуры (внедрение систем активного управления дорожным движением, организация парковок, внедрение инновационных технологий в дорожную инфраструктуру, развитие ЖД инфраструктуры, проекта «ЭРА-ГЛОНАСС»);

– проведения аудита и разработки программы развития производителей автомобильных компонентов в части внедрения системы менеджмента качества в соответствии с международными стандартами.

2. Обеспечение отрасли сырьем и материалами:

– создание отраслевого интегратора (на базе единого отраслевого государственного научного центра (далее ГНЦ), выступающего организатором диалога между представителями промышленности с целью консолидации объемов автопроизводителей и обеспечения возможности межотраслевой синергии с другими потребителями аналогичных видов сырья и материалов;

– государственное субсидирование проектов по развитию и переоснащению производителей сырья и материалов.

3. Снижение доли импорта комплектующих, сырья и материалов:

– исключение кодов ТН ВЭД компонентов, сырья и материалов, производство которых уже существует на территории Российской Федерации из перечня, входящего в постановления Правительства Российской Федерации о режимах «промышленной сборки» для автопроизводителей и производителей автомобильных компонентов (таблица 9);

– полное или частичное субсидирование проведения валидационных испытаний компонентов, материалов и сырья за счет государства, с обязательным условием проведения данных испытаний в полном объеме или частично на территории Российской Федерации.

Таблица 10 – коды ТН ВЭД, предлагаемые для исключения из перечня компонентов и материалов для режимов «промышленной сборки»

Группы копонентов	Коды ТН ВЭД в рамках режима "промышленной сборки"	Группы копонентов	Коды ТН ВЭД в рамках режима "промышленной сборки"	Группы копонентов	Коды ТН ВЭД в рамках режима "промышленной сборки"
Радиаторы	8708 91 200 1	Ремни безопасности	8708 21 100 0	Трубки и шланги	4009 12 000 1
	8708 91 200 9		8708 21 900 1		4009 22 000 1
	8708 91 350 1	Подушки безопасности и их части	8708 95 100 0		3917 31 000 1
	8708 91 910 1		8708 95 910 1		3917 23 100 1
8708 91 990 1		8708 95 990 1	3917 32 000 2		
Подшипники	8482 10 100 1	Система освещения и сигнализации	8512 20 000 1	Рулевые колеса, рулевые колонки и картеры рулевых механизмов	8708 94 200 1
	8482 10 900 2		8512 30 100 1		8708 94 350 1
	8482 20 000 1		8512 30 900 1		8708 94 200 9
	8482 40 000 1		8512 90 900 1	8708 94 910 1	
	8482 50 000 1		8531 90 850 1	8708 94 990 1	
	8482 80 000 1		8539 21 300 1	Колеса и шины	8708 70 100 0
	8483 30 800 1	8539 29 300 1	8708 70 500 1		
8483 90 200 1	Глушители и выхлопные трубы	8708 92 200 1	8708 70 910 1		
Бамперы, навесные пластиковые компоненты экстерьера	8708 10 100 0		8708 92 350 1		8708 70 990 1
	8708 10 900 1	Зеркала заднего вида	7009 10 000 1	Отделка салона	8708 29 100 0
Барабанные тормозные механизмы	8708 30 990 1	Остекление	7007 11 100 1		8708 29 900 1
Сиденья	9401 20 000 1			7007 21 200 1	Жгуты проводов
	9401 90 800 1	Части и принадлежности кузовов	8708 29 100 0	8544 30 000 1	
Источники электропитания	8507 10 200 2			8708 29 900 1	
				8544 60 900 1	

4. Развитие отечественной интеллектуальной и технологической базы путем развития/строительства и оснащения инжиниринговых центров за счет государства (с требованием обеспечить наем фиксированного количества ИТР – выпускников российских ВУЗов). Инвестиции, необходимые для модернизации/строительства одного современного и конкурентоспособного инжинирингового центра на территории Российской Федерации, оцениваются примерно в 16 млрд. рублей. Срок окупаемости данных инвестиций при совмещении бюджетной и коммерческой деятельности составляет порядка 11 лет.

Применение вышеуказанных мер окажет положительное влияние на сложившуюся ситуацию в производстве автомобильных компонентов, в итоге будут достигнуты следующие результаты:

1. Увеличение локального производства компонентов, сырья и материалов для нужд автопрома (рисунок 30) и как следствие в перспективе до 2020 года, увеличение на рынке автомобильных компонентов доли локального производства до 80%, что в денежном выражении составит 839 млрд. рублей (рисунок 31).

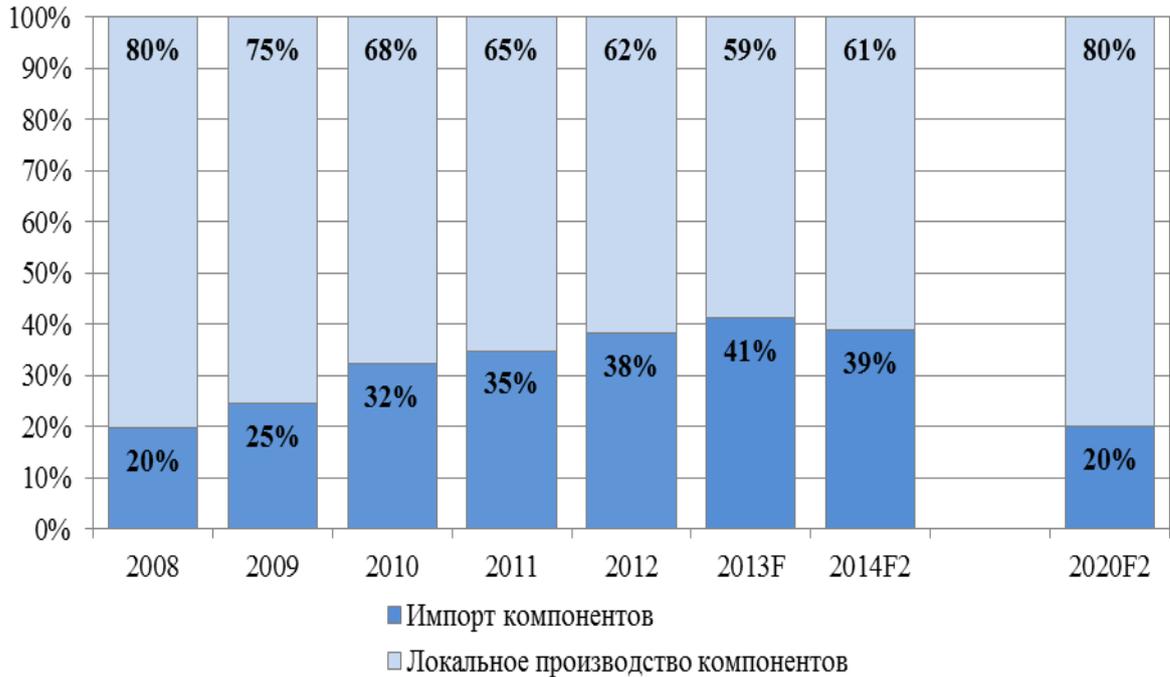


Рисунок 31 – Динамика и прогноз соотношения импорта и локального производства автомобильных компонентов с учетом введения мер поддержки

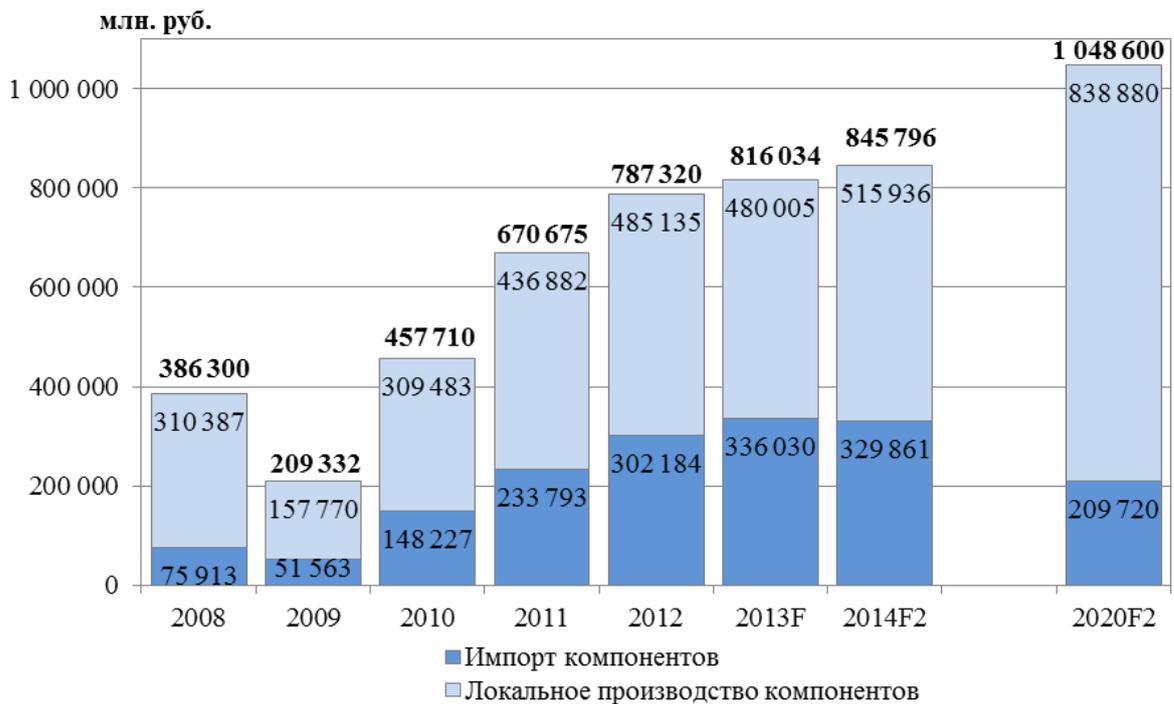


Рисунок 32 – Динамика и прогноз рынка автомобильных компонентов

2. Уменьшение доли импорта компонентов, сырья и материалов (рисунок 32) по сниженным таможенным пошлинам и увеличение объемов поступлений в бюджет за счет налогов и сборов. Введение данной меры позволит заинтересовать локальных производителей

сырья и материалов в инвестировании в собственное производство и обеспечить потребности автомобильного рынка за счет внутреннего производства, что означает уход от риска потенциальной зависимости от импорта сырья и материалов.

3. Создание собственной научно-исследовательской и технологической базы.

4. Создание дополнительных рабочих мест для обеспечения занятости квалифицированных специалистов.

Эффективная реализация программ развития производителей автомобильных компонентов позволит отечественным производителям автомобильных компонентов повысить качество выпускаемой продукции, эффективность производственных и управленческих процессов и обеспечит соответствие выпускаемой продукции растущим требованиям отечественного и мирового рынка за счет ее постоянного улучшения.

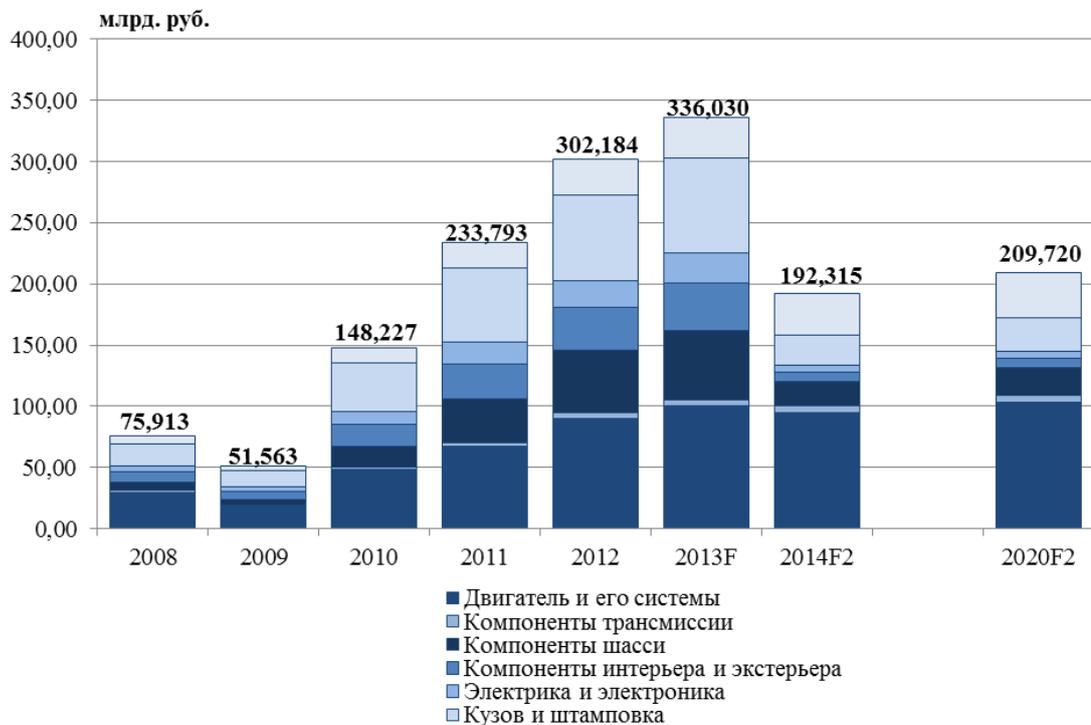


Рисунок 33 – Динамика и прогноз импортируемых автокомпонентов с разбивкой по группам с учетом введения мер поддержки

4.2.5 Меры по стимулированию НИОКР и внедрению новых технологий

В виду крайней ограниченности бюджетов, необходима концентрация усилий по наиболее перспективным направлениям НИОКР, в том числе в рамках реализации Технологических платформ, отобранным на основании разработанной системы критериев приоритетности.

Необходимо на уровне государства провести разработку детальных дорожных карт внедрения инновационных и экологически чистых транспортных средств, в рамках которых скоординировать усилия по новым направлениям развития.

Должен быть определён единый отраслевой эксперт по научно-исследовательским работам (далее НИР) и НИОКР в области автомобилестроения, финансируемый из государственного бюджета с привлечением автопроизводителей и производителей автокомпонентов.

Перечень основных тематик НИОКР и проектов, ориентированных на краткосрочную перспективу:

- определение перспективного вида альтернативного топлива на базе метана;
- определение конструкции АТС и типоразмерного ряда компонентов электропривода АТС нового поколения;
- определение наиболее перспективных видов тепловых двигателей для работы в составе КЭУ и КЭУ с подзарядкой, включая альтернативные виды тепловых двигателей (микротурбины, турбины Тесла и др.);
- определение наиболее перспективного метода беспроводной зарядки электромобилей;
- определение перспектив и направлений дальнейших работ по повышению активной и пассивной безопасности, а также экологических показателей автотранспортных средств посредством внедрения бортовых интеллектуальных транспортных систем;
- определение перспектив и направлений дальнейших работ по снижению выбросов вредных веществ с продуктами износа шин и тормозных накладок;
- определение перспектив разработки систем очистки воздуха в салоне автомобиля;
- определение наиболее перспективных конструкций и материалов для создания облегчённых несущих систем АТС по схеме «каркас-панели» с применением композитных материалов и учётом максимальной степени утилизации;
- создание центра исследований в области интеллектуальных транспортных систем, определение перспективных путей создания активной системы управления транспортными потоками, навигации и взаимодействия АТС друг с другом и с дорожной инфраструктурой, создание беспилотных АТС и сопутствующей инфраструктуры;
- определение направлений деятельности и принципов функционирования инжиниринговых центров;
- включение в реестр и аудит оборудования, используемого в инжиниринговой деятельности предприятий и организаций автомобильной промышленности Российской

Федерации и смежных отраслей, разработка предложений по содержанию типового регламента открытого доступа;

- разработка механизмов государственной поддержки инжиниринговых центров в области автомобилестроения;
- создание распределённого инжинирингового центра автомобилестроения Российской Федерации с централизованным управлением и планом развития с учётом роста спроса на услуги.

Перечень основных тематик НИОКР и проектов, ориентированных на среднесрочную перспективу:

- создание компонентов для АТС на топливе на базе метана а также элементов инфраструктуры эксплуатации таких АТС и сопутствующих технологий производства;
- создание типоразмерного ряда компонентов АТС с КЭУ и электромобилей а также технологий массового производства этих компонентов;
- создание типоразмерного ряда тепловых двигателей для работы в составе КЭУ и КЭУ с подзарядкой;
- создание беспроводных зарядных устройств, сопутствующего оборудования и технологий производства;
- создание конструкций несущих систем АТС на базе композитных материалов, основанных на принципе «каркас-панели», с учётом максимальной степени утилизации, сопутствующих материалов, технологий производства и утилизации;
- создание АТС с КЭУ и электромобилей;
- разработка бортовых интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих повышение активной и пассивной безопасности, а также экологических показателей автотранспортных средств;
- создание шин и тормозных систем с низким выбросом вредных веществ с продуктами износа и создание перспективных нормативных требований;
- создание систем очистки воздуха в салоне автомобиля до соответствующих гигиеническим нормативам, сопутствующих технологий производства и перспективных нормативных требований для АТС;
- создание активной системы управления транспортными потоками, навигации и взаимодействия АТС друг с другом и с дорожной инфраструктурой, а также проектов, направленных на создание беспилотных АТС, специальной и сельскохозяйственной техники и сопутствующей инфраструктуры.

Перечень основных тематик НИОКР и проектов, ориентированных на долгосрочную перспективу:

- создание беспилотных АТС и сопутствующей инфраструктуры;
- разработка перспективных технологий водородной энергетики и создание на их базе энергоэффективных транспортных систем со сверхнизким уровнем выбросов вредных веществ;
- создание интеллектуальных самоуправляемых «беспилотных» автотранспортных средств гражданского назначения;
- создание источников и накопителей электрической энергии с улучшенными массогабаритными и мощностными показателями.

4.2.6 Предложения по комплексу мер государственной поддержки, направленных на стимулирование спроса на электромобили, а также автомобили, использующие альтернативные виды топлива

Предоставление преимуществ и приоритетов для эксплуатации новой технологии относительно старой (немонетарные льготы) является наименее опасным для рынка и экономики инструментом стимулирования внедрения новых технологий и, в то же время, как показывает зарубежный опыт, наиболее действенным, учитывая существенный разрыв в стоимости традиционного и инновационного транспорта.

В современном крупном городе существуют две основные проблемы для передвижения на автотранспорте: заторы движения и затрудненная парковка автомобилей. Предоставление существенных преимуществ по этим двум проблемам может служить достаточным обоснованием переплаты за электромобиль для тех категорий потребителей, чья деятельность связана с множественными перемещениями по городу в течение дня.

Частичное замещение электромобилями сегмента рынка традиционных АТС выше по классу, но эквивалентных им по цене, возможно при условии:

- предоставления электромобилям, а так же автомобилям с КЭУ с подзарядкой права передвигаться по полосам для общественного транспорта;
- организации сети бесплатных парковок в центре городов для электромобилей и автомобилей с КЭУ с подзарядкой с возможностью зарядки по тарифам ЖКХ.

Дополнительной перспективной мерой, направленной, в том числе, на решение экологических проблем крупных городов, является предоставление новым АТС, использующим альтернативное топливо и электропривод, конкурентного преимущества над традиционными АТС при формировании конкурсов на транспортные услуги по госзаказу. Приоритетность

должна учитывать готовность участника конкурса использовать более экологически чистую и ресурсосберегающую технику в порядке возрастания уровня ресурсосбережения и экологической чистоты АТС:

- Электромобиль;
- АТС с КЭУ;
- АТС на метановом топливе;
- Традиционные (бензиновые и дизельные АТС).

Внедрение новых типов АТС должно быть обеспечено развитием инновационной инфраструктуры, включающей:

- Заправочные станции АТС перспективным видом топлива на базе метана;
- станции зарядки электромобилей различного назначения;
- системы поддержки интеллектуальных систем АТС и беспилотных АТС.

4.2.7 Меры по развитию национальной базы НИОКР в качестве институциональной основы создания интеллектуальной собственности для производителей автомобильной техники и компонентов на территории Российской Федерации

Развитие собственной полноценной автомобильной промышленности невозможно без наличия базы НИОКР и патентной базы, без потенциала новых конструкторско-технологических решений по ключевым элементам, автокомпонентам и индустриальным решениям, а также без синхронизации усилий науки и промышленности с мерами государственной поддержки и развитием инфраструктуры.

Основная проблема отечественной автомобильной промышленности заключается в отсутствии новых прогрессивных технологий и конструкторских решений, определяющих конкурентоспособность ее продукции не только на международном, но и внутреннем рынке, а также отсутствие механизмов доведения новых технологий до коммерческой стадии.

В этой связи основной акцент должен быть сделан на осуществление государственной поддержки ускоренного проведения комплекса НИОКР по созданию новых технологий, на их основе конкурентных продуктов, ориентированных к выходу на рынок в среднесрочной и долгосрочной перспективе, на развитие инфраструктуры для эксплуатации АТС нового поколения и на введение механизмов государственного стимулирования внедрения новых технологий.

Схема реализации механизма управления интеллектуальной собственностью в автомобильной промышленности

Эффективное развитие любой высокотехнологичной отрасли экономики, в том числе автомобилестроения, основывается не столько на принятии мер специального характера, сколько на их сочетании с общими государственными мерами, стимулирующими инновационную активность.

Схемы и принципы развития национальной базы НИОКР в настоящее время связаны с необходимостью встраивания отечественного автомобилестроения в мировую систему разделения труда. Несмотря на меры, принятые в рамках реализации Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года, в России значительная часть нововведений является имитационной, а по уровню инновационного развития наша страна продолжает отставать не только от развитых, но и развивающихся стран, закрепляясь в статусе мировой периферии и по-прежнему технологически отсталое производство не предъявляет спроса на инновации высокого уровня, а доминирующие в корпорациях собственники не заинтересованы в долгосрочном развитии.

Реализация новых технологий в отечественном автомобилестроении возможна:

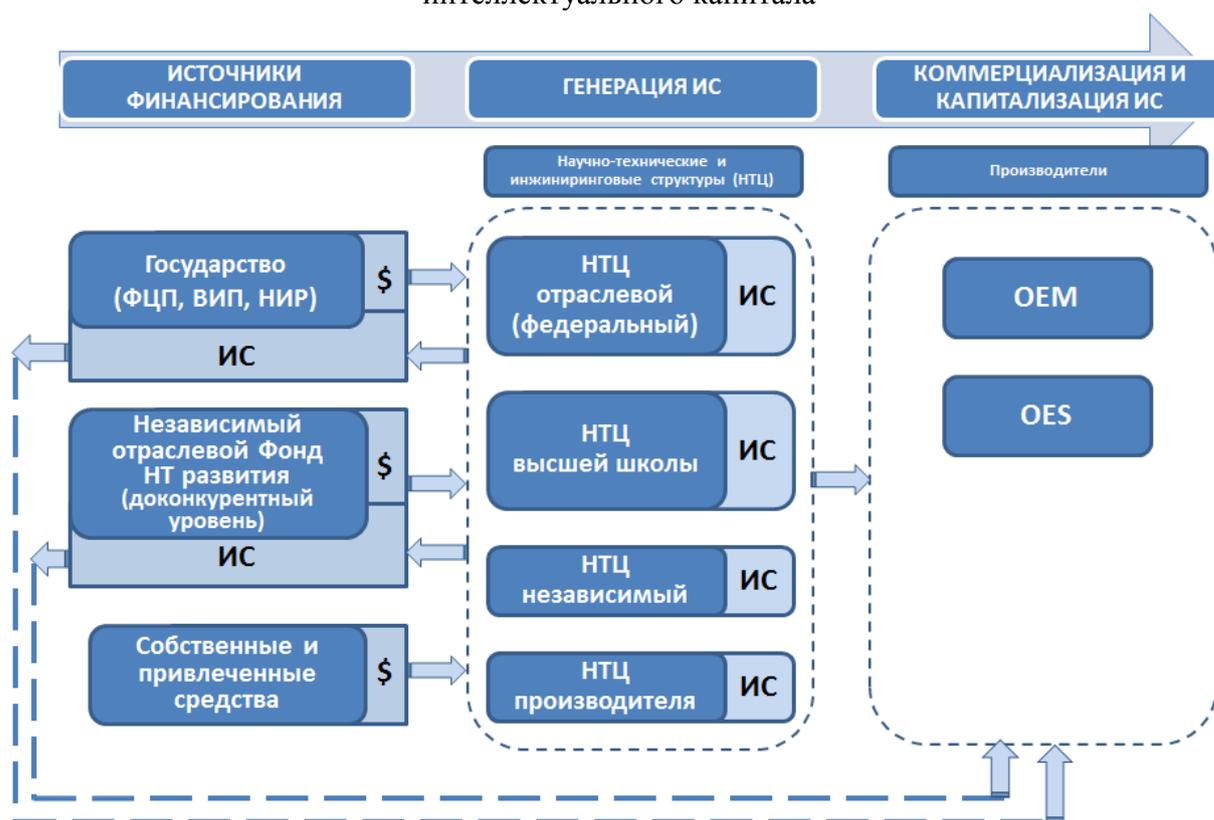
- при трансфере таких новых технологий из смежных отраслей;
- при внедрении новых технологий на предприятиях отрасли стратегическими партнёрами (Рено-Ниссан, Ford и др.);
- при создании и развитии таких технологий у отечественных производителей (особое место должно быть отведено внедрению новых технологий у производителей автокомпонентов).

Инновационную деятельность предприятий следует рассматривать как деятельность, которая в своей основе включает целый комплекс научных, правовых, организационных, финансовых, технологических и коммерческих мероприятий, которые в своей совокупности приводят к инновациям. Она подвержена воздействию целого ряда аспектов, оказывающих существенное влияние на ее результат.

Основной проблемой инновационной деятельности является финансовый аспект. Система финансирования инновационной деятельности состоит из взаимосвязанных элементов, обладает специфическими функциональными особенностями, связана не только с привлечением финансовых средств на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ (далее НИОКТР), но и эффективным процессом капитализации результатов научно-технической деятельности (далее РНТД).

Предлагаемый ниже механизм эффективного управления интеллектуальной собственностью (далее ИС) основывается на взаимодействии производителей (автомобилей и автокомпонентов), центров генерации результатов интеллектуальной деятельности (далее РИД) и инвесторов (рисунок 33).

Рисунок 34 – Предложения по организации взаимодействия участников процесса создания интеллектуального капитала



Каждое из трех звеньев цепочки создания интеллектуальной собственности представляет собой взаимодействие несколько блоков.

Первый блок определяет множество источников финансирования НИОКТР; их, как правило, три вида¹:

1) средства федерального и региональных бюджетов, выделяемые в рамках реализации федеральных (региональных) целевых программ (далее ФЦП); важнейших инновационных проектов (далее ВИП) государственного значения и выполнения отдельных НИР, как правило, предконкурентного уровня перспективных исследований;

¹ Прочие источники в данном случае не рассматриваются ввиду низкой доли их влияния.

2) средства государственных и внебюджетных фондов технологического и (или) научно-технологического развития;

3) собственные и привлеченные средства организаций на реализацию проектов по исследованиям и разработкам.

Второй блок представляют организации или специализированные подразделения организаций и предприятий, основным видом деятельности которых является деятельность научно-техническая, определяемая в соответствии с Федеральным законом от 23 августа 1996 года № 127 ФЗ «О науке и государственной научно-технической политике». Именно в «недрах» данного блока осуществляется генерация РИД, которым может быть предоставлена соответствующая правовая охрана, и которая составляет основу последующих процессов коммерциализации полученных результатов.

При этом представляется целесообразным создание независимого отраслевого фонда научно-технического развития технологий автомобилестроения, участниками которого могли стать сами автопроизводители и иные заинтересованные лица и организации для координации и консолидации ресурсов для проведения перспективных НИР доконкурентного уровня. Создание такого фонда позволило бы снизить нагрузку и повысить эффективность государственного финансирования научно-технических проектов в области автомобилестроения, разделив при этом риски недостижения заданного результата с будущими потенциальными потребителями новых технологий.

Область генерации РИД в Российской Федерации в настоящее время представлена следующими видами:

1) отраслевой (федеральный) научно-технический центр – ГНЦ Российской Федерации федеральное государственное унитарное предприятие (далее ФГУП) «НАМИ», иные государственные научные организации, осуществляющие деятельность в области автомобилестроения;

2) научно-технические подразделения государственных образовательных учреждений высшей школы (МАМИ, МАДИ, МГТУ им. Н.Э. Баумана, НГТУ им. Р.Е. Алексеева, Казанский государственный технический университет и др.);

3) независимые научно-технические (инжиниринговые) центры, в том числе зарубежные (AVL, RICARDO и др.);

4) научно-технические подразделения компаний-автопроизводителей (прежде всего НТЦ ОАО «АВТОВАЗ», НТЦ ОАО «КАМАЗ»).

Третий блок объединяет представителей автомобильного производства и производства автомобильных компонентов различного уровня агрегации. В этом блоке результаты научно-технической интеллектуальной деятельности становятся источником инноваций в технологиях и продукции автомобилестроения и, в последующем, капитализированным ресурсом создания конкурентных преимуществ конечной продукции, выступающей на рынке.

Следуя по представленной на рисунке 33 схеме, можно увидеть, что в зависимости от вида участников научно-технической деятельности и источников финансирования могут быть реализованы несколько видов цепочек генерации и коммерциализации РИД:

1) проведение НИОКР за счет собственных средств входящим в структуру предприятия научно-техническим подразделением или центром. Однако нужно учитывать, что уровень компетенций, ограниченный корпоративными рамками (в том числе и финансовыми), как правило, не позволяет создавать прорывных технико-технологических решений, способных существенным образом повлиять на уровень конкурентоспособности продукции;

2) привлечение к проведению НИОКР за счет собственных средств независимых от производителя научных организаций и инжиниринговых компаний, что чаще всего влечет за собой увеличение затрат и необходимость решения вопроса о распределении интеллектуальных прав между партнерами;

3) использование для проведения НИОКР средств, направляемых из федерального и регионального бюджетов на реализацию научно-технических проектов.

Возможные пути осуществления государственной поддержки научно-технической деятельности как основы реализации инновационной политики в автомобилестроении:

1) формирование предложений, выработанных на отраслевом уровне в рамках деятельности Технологических платформ, и (или) отраслевого научно-технического совета. Предварительная оценка целесообразности и реализуемости перспективных направлений и тематик научных работ и предлагаемых к реализации научно-технических проектов, финансируемых за счет средств бюджета, должна проводиться ведущими экспертами отрасли на базе единого отраслевого центра компетенций с учетом соответствующей методологии;

2) передача от государственного заказчика агентских функций и полномочий по реализации прав Российской Федерации на РИД ведущим государственным научным организациям, осуществляющим научную деятельность в соответствующей области, с целью управления РИД, созданными по государственному заказу (за счет средств бюджета), что приведет к формированию и (или) развитию на их базе или в их составе так называемых центров трансфера технологий;

3) установление коммерциализации (внедрения) результатов научно-технической деятельности в сфере материального производства в качестве обязательного условия государственного контракта на выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ;

4) осуществление государственной поддержки на проведение НИОКР в виде целевого финансирования – грантов или субвенций, ввиду невозможности полноценной капитализации РИД, используемых при производстве инновационной продукции, в условиях существующей сегодня в качестве основной формы государственного заказа на проведение НИОКР.

Комплекс мер по совершенствованию финансовых инструментов и механизмов поддержки научной деятельности в Российской Федерации:

а) развитие системы государственных и негосударственных фондов, осуществляющих финансовое обеспечение научной и научно-технической деятельности путем предоставления грантов научным организациям, коллективам и отдельным исследователям на проведение научных исследований, рассчитанных на среднесрочный период (3-5 лет) и долгосрочный период (десять лет), в том числе на проведение исследований мирового уровня, а также на поддержку программ и проектов, направленных на перспективное развитие научных организаций и образовательных учреждений высшего профессионального образования;

б) финансирование поисковых научных исследований за счет средств государственных и негосударственных фондов, создаваемых в соответствии с Федеральным законом от 23 августа 1996 года № 127 ФЗ «О науке и государственной научно-технической политике», а не за счет средств, выделяемых на реализацию федеральных целевых программ;

в) финансирование опытно-конструкторских работ в рамках федеральных целевых программ с учетом перспектив практического применения их результатов;

г) создание системы адресного финансирования содержания научного оборудования, находящегося в центрах коллективного пользования, и уникальных установок в объеме, достаточном для их эффективного использования;

д) совершенствование механизма регулирования труда научных работников в научных организациях и образовательных учреждениях высшего профессионального образования, в том числе механизма заключения и прекращения трудового договора с научными работниками.

Пример реализации механизма государственной поддержки – реализация пилотного проекта по разработке и постановке на производство отечественных автомобилей на базе единой модульной платформы, обеспечивающего создание автотранспортных средств, предназначенных для перевозки и сопровождения первых лиц государства, а также других лиц, подлежащих государственной охране («Кортеж»).

Проект «Кортеж» выполняется в рамках исполнения поручения Президента Российской Федерации от 11 апреля 2013 г. № Пр-810 с целью обеспечения первых лиц государства автомобильным транспортом российской разработки. Основная задача данного проекта – обеспечение поддержания имиджа России на достойном уровне, так как главы всех развитых государств, имеющих автомобильную промышленность, передвигаются на автомобильном транспорте, произведенном в данных странах. Данный проект подразумевает существенные финансовые затраты, так как на сегодняшний день на территории Российской Федерации отсутствует производство современных автомобильных компонентов, пригодных для создания необходимых транспортных средств.

Минпромторг России после детального исследования и анализа пришло к выводу, что в рамках данного проекта можно решить несколько задач федерального масштаба и обеспечить возврат бюджетных средств, которые необходимо инвестировать в данный проект.

В настоящее время научно-техническое развитие автомобильной отрасли российской промышленности определяется только коммерческими и финансовыми интересами разрозненных компаний. В результате, на фоне крайне слабо развитого производства автомобильных компонентов, большинство автопроизводителей ограничивается производством уже существующих моделей с их минимальной модернизацией или организацией контрактных сборок иностранных моделей. Оба эти направления не могут обеспечить серьезного развития автопрома, так как не подразумевают перенос в российскую промышленность современных инновационных технологий производства автокомпонентов. Кроме того, в России отсутствует серьезный научно-технический центр, способный возглавить развитие автомобильной промышленности и организовать внедрение современных технологий на ее предприятиях.

Учитывая изложенное, Минпромторг России считает целесообразным организовать в рамках проекта «Кортеж»:

- развитие компетенций федерального центра по научно-техническому развитию автомобильной промышленности, обладающего исчерпывающей информацией о современных технологиях автомобилестроения, способного разработать и руководить выполнением программы внедрения и развития современных технологий, а также вести научно-технический поиск в направлении новых технических, конструктивных и технологических решений в целях развития автопрома России;

- создание производства автомобилей премиум-класса и автокомпонентов для них, что позволит использовать данную производственную базу для создания легковых и легких коммерческих автомобилей современного и перспективного технического уровня российского происхождения;

- возврат бюджетных средств, необходимых для реализации проекта по созданию автомобилей для первых лиц, за счет разработки семейства автомобилей премиум-класса, конкурентоспособных на коммерческом рынке в России и некоторых странах зарубежья.

Предварительная оценка реализуемости данного проекта показывает, что планируемый бюджет проекта должен составить около 18400 млн. руб., из которых 6000 млн. руб. будут являться внебюджетными средствами. При этом инвестиционный период проекта определен в 2013-2016 годах, срок окупаемости проекта должен составить 12 лет, а завершение проекта планируется в 2025 году.

В результате реализации проекта в России будет создано производство современных автомобилей премиум-класса и автокомпонентов для них, на базе которого можно будет развить производство легковых и легких коммерческих автомобилей российского происхождения на современном и перспективном техническом уровне.

4.2.8 Меры по кадровому обеспечению отрасли

В июле 2013 года было завершено общественное обсуждение 21 профессионального стандарта в области автомобилестроения. Создание системы отраслевых профессиональных стандартов определяют необходимость:

– продолжения работ по продвижению профессиональных стандартов в среде автопроизводителей и создание системы сертификации специалистов в соответствии с требованиями международных стандартов;

– обеспечения прямого участия представителей автомобильного бизнеса в формировании государственных образовательных стандартов (далее ГОС), разрабатываемых на основе отраслевых профессиональных стандартов, с учетом опережающих требований к содержанию по знаниям, компетенциям и навыкам;

– увеличения доли региональной составляющей в государственных образовательных стандартах, продолжительности производственных практик, возможность получения рабочей профессии при обучении по программам высшего профессионального образования;

– формирования требований по наличию практических компетенций и навыков у профессорско-преподавательского состава прикладных (специализированных) кафедр в ВУЗах.

- создания системы и инфраструктуры для дополнительного образования и переподготовки кадров для обеспечения цикла непрерывного образования, в том числе в дистанционной форме;

- субсидирования из средств федерального и регионального бюджетов на участие в программах повышения квалификации управленческих кадров в части внедрения и реализации систем менеджмента качества и иных программ по современным технологиям организации производства на предприятиях-производителях автотранспортных средств и их компонентов.

В связи с этим представителями предприятий отрасли была выражена необходимость создания единого информационного пространства с объединением вокруг центра. Функционалом такого центра управления знаниями должна стать выработка единой отраслевой потребности в кадровом обеспечении и осуществление эффективного диалога между органами власти, системами среднего и высшего профессионального образования, а также координация и администрирование организованного непрерывного обмена предприятиями лучшими практиками на базе отраслевой коммуникационных площадок: отраслевых конференций, семинаров, тренингов, в том числе в дистанционной форме онлайн-режимов.

5. Ожидаемые результаты реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года

Актуализированные целевые показатели Стратегии представлены в таблице 10.

Таблица 11 – Целевые показатели Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года

№	Показатель	Ед.	Сегмент	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	Вклад продукции автопрома в ВВП в абсолютных показателях	млрд. руб.	Всего	239	263	273	312	341	373	410	427	436
2	Объем производства в натуральном выражении	млн. шт.	Всего	2,212	2,123	2,204	2,516	2,752	3,011	3,314	3,447	3,519
			ЛА	1,949	1,882	1,949	2,240	2,456	2,690	2,967	3,079	3,136
			ЛКА	0,160	0,147	0,157	0,174	0,190	0,207	0,224	0,235	0,240
			ГА	0,088	0,077	0,079	0,082	0,084	0,091	0,097	0,106	0,116
			АБ	0,016	0,017	0,019	0,021	0,022	0,024	0,025	0,027	0,028
3	Доля на внутреннем рынке продукции, производимой в Российской Федерации, от общего объема рынка	%	ЛА	64,3	66,8	68,8	70,8	72,8	75,0	78,0	77,0	76,0
			ЛКА	83,8	79,2	79,2	79,2	79,2	79,2	79,2	78,0	75,0
			ГА	56,0	55,0	53,0	51,0	49,9	50,9	51,9	53,9	55,9
			АБ	77,2	76,2	75,2	74,2	73,2	72,5	72,0	71,5	71,0
4	Доля экспорта от объема производства	%	ЛА	5,8	6,1	6,3	6,6	7,0	7,3	7,7	7,8	7,8
			ЛКА	10,2	10,5	11,0	11,6	12,3	13,0	14,0	15,5	17,0
			ГА	7,5	7,9	7,8	7,7	7,7	8,8	10,6	13,2	16,5
			АБ	12,4	12,7	13,2	13,6	14,0	14,4	14,8	15,3	15,7

6. Направления, объемы и источники финансирования мероприятий Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года

6.1. Направления и объемы инвестирования для реализации мероприятий Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года

Основными направлениями инвестиций являются:

- 1) разработка и реализация мер государственного тарифного и нетарифного регулирования, направленных на стимулирование роста рынков автомобильной техники в различных сегментах;
- 2) разработка и реализация мер по поддержке кластерных инициатив, направленных на стимулирование локализации производства автомобильных компонентов;
- 3) разработка и реализация мер по кадровому обеспечению автомобилестроения;
- 4) разработка и реализация инновационных и инвестиционных проектов по созданию и техническому перевооружению производства автотранспортных средств и автомобильных компонентов;
- 5) проведение НИОКР по приоритетным направлениям развития техники и технологий автомобилестроения.

Всего на 2014-2020 годы потребность в инвестициях на создание и модернизацию производственных мощностей (611,7 млрд. руб.), развитие научно-технологической базы и проведение НИОКР (458,3 млрд. руб.), оценивается совокупно в размере 1070 млрд. рублей (в текущих ценах).

Данная оценка основывается на среднестатистических данных об относительных показателях инвестирования в основной капитал (около 5% от объема реализации продукции) и инвестиций в расходы на исследования и разработки (около 4% от объема реализации продукции) мирового автомобилестроения с учетом текущего положения автомобилестроения России (в 2012 году инвестиции в основной капитал составили 3,6% от объема отгруженной продукции, расходы на НИОКР – около 1%).

6.2. Источники финансирования реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года

Реализация мероприятий Стратегии предполагает множественность и комплексность привлеченных источников их финансирования, основанных на реализации частного-государственного партнерства:

- 1) средства федерального бюджета (в части предоставления государственных гарантий, в среднесрочной перспективе субсидирования на уменьшение процентных ставок, а также

прямых инвестиций в проведение НИОКР. 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;

2) средства бюджетов субъектов Российской Федерации (в части средств, направленных на создание и развитие кластерных инициатив);

3) собственные и привлеченные средства автопроизводителей;

4) средства коммерческих организаций и иные внебюджетные источники в основе своей представленными инструментами проектного финансирования на срок не менее 10-15 лет по льготной ставке;

5) средства банков с государственным участием (Сбербанк России, Внешэкономбанк) 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.

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, регионального 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.

Взаимосвязь направлений и источников финансирования представлена в таблице 11.

Таблица 12 – Источники и направления финансирования мероприятий Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года

	Средства федерального бюджета	Средства региональных и муниципальных бюджетов	Собственные и заёмные средства предприятий и организаций	Средства фондов поддержки научной и научно-технической деятельности	Средства государственных институтов развития
Разработка и реализация мер государственного тарифного и нетарифного регулирования, направленных на стимулирование роста рынков автомобильной техники в различных сегментах	X				
Разработка и реализация мер по поддержке кластерных инициатив, направленных на стимулирование локализации производства автомобильных компонентов	X	X			X
Разработка и реализация мер по кадровому обеспечению автомобилестроения;	X	X	X		X
Разработка и реализация инновационных и инвестиционных проектов по созданию и техническому перевооружению производства автотранспортных средств;	X	X	X	X	X
Проведение НИОКР по приоритетным направлениям развития техники и технологий автомобилестроения	X		X	X	X

7. Оценка рисков реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года

Анализируя риски, выявленные на этапе формирования действующей Стратегии, следует отметить их актуальность и в настоящее время.

В числе основных рисков, несущих угрозы для достижения запланированных целей реализации настоящей Стратегии, а также рисков осуществления эффективной деятельности, идентифицируемых автопроизводителями, можно выделить следующие.

7.1. Глобальные риски

Мировая автомобильная промышленность подвержена цикличности развития рынков. Экономика ведущих стран мира по-прежнему характеризуется низкими темпами роста и восстановления рынков после кризиса. При этом предполагается, что модель мирового развития автоиндустрии вообще и российской автопромышленности в частности будет носить линейный характер до 2020 года. Производство автомобилей останется одной из самых инновационноёмких и конкурентных 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.

На нивелирование данной группы рисков направлены мероприятия по развитию национальной базы НИОКР для разработки и создания локальных производств продукции, не уступающей по потребительским свойствам (включая качество) мировым аналогам.

7.2. Макроэкономические риски

Рост государственной экономики пока не принял устойчивого характера, и он во многом базируется на воспроизводстве прежней сырьевой модели развития. Последствия мирового финансово-экономического кризиса, сохранение тенденций снижения темпов роста национальной экономики, а также уровня инвестиционной активности, неустойчивый уровень инфляции, волатильность курса национальной валюты, вероятность ухудшения внутренней и внешней конъюнктуры цен на сырьё и технологии, высокие процентные ставки по кредитам,

могут оказать существенное негативное воздействие на ожидаемые результаты реализации Стратегии.

Вышеперечисленные факторы могут 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, в том числе связанное с присоединением России к ВТО, также несет риск возобновления спада в тех ее секторах, где рост носит неустойчивый характер.

Сохраняющийся низкий уровень жизни населения России, недостаточный уровень развития внутренней инфраструктуры (устаревание таких объектов инфраструктуры как дороги, объекты электроэнергетики и проч.) в Российской Федерации создают дополнительные риски устойчивому росту.

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

7.3. Законодательные риски

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 своего развития нормативные правовые документы в области технического регулирования, налогового, бюджетного и антимонопольного законодательства, а также специального законодательства, регламентирующего реализацию государственной кластерной инновационной политики и политики в области образования.

В этой связи многие мероприятия Стратегии рассчитаны на существенные изменения в действующей нормативной правовой базе.

7.4. Финансовые риски

Финансовые риски в основном обусловлены следующими факторами:

- низким уровнем рентабельности предприятий-автопроизводителей и, как следствие, недостаточностью собственных источников инвестиций в интеллектуальный капитал и техническое перевооружение;

- отсутствием у компаний активов, свободных от залога, высокой финансовой нагрузкой на компании (практически все компании на данный момент «закредитованы»), ограничивающими возможности привлечения заемных средств вне проектов, поддерживаемых государством;
- длительными сроками окупаемости инвестиций, составляющими от 5 до 10 лет.

7.5. Техногенные и экологические риски

Высокая степень износа основных фондов (более 60%) и необходимость использования в отрасли вредных и опасных производств определяют достаточно высокий уровень вероятности техногенных аварий и нанесения ущерба окружающей среде. Вероятность и последствия техногенных рисков обусловлены также недостаточным уровнем компетенций работников, занятых в высокотехнологичных производствах, и степень их будет возрастать при внедрении новых технологических процессов, в том числе на стадиях их отработки.

Минимизация указанных рисков обеспечивается мероприятиями Стратегии, направленными на привлечение инвестиций в техническое перевооружение и создание новых современных производств, а также на развитие профессиональных компетенций персонала, развитие организационных систем управления качеством.

7.6. 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 РИД, 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;

- продолжающаяся стагнация российской науки ведет к технологическому отставанию от ведущих мировых производителей и низкой конкурентоспособности отечественных производителей автомобильных компонентов;

- отсутствие развития и низкая конкурентоспособность локальных производителей автомобильных компонентов второго и третьего уровня, на фоне ужесточения предъявляемых автопроизводителями и производителями автомобильных компонентов первого уровня требований, может привести к потенциальному банкротству и уходу с рынка большинства существующих производителей автомобильных компонентов второго и третьего уровня, полной потере рынка и росту зависимости от импорта, что, в конечном итоге, приведет к сокращению рабочих мест, отчислений в бюджет и росту социальной напряженности;

- сохранение существующего уровня таможенных пошлин не способствует стимулированию развития локальных производителей и может также привести к сохранению или потенциальному увеличению доли импорта в общих объемах закупок компонентов, сырья и материалов;

- введение международного принципа исчерпания прав² будет оказывать негативное воздействие на все предприятия автомобильной промышленности. Особо сильное негативное влияние испытают производители автомобильных компонентов второго и третьего уровня, представленные в основном отечественными компаниями. Также «параллельный импорт» существенно замедлит развитие российских производителей сырья и материалов, что в будущем может грозить российскому автомобильному и компонентному рынкам сырьевой зависимостью. Доходы автопроизводителей от реализации запасных частей для послепродажного обслуживания тоже могут существенно сократиться.

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

² Международный режим исчерпания прав предполагает, что введение в оборот объекта прав интеллектуальной собственности в любой точке мира лишает правообладателя его исключительных прав в отношении этого объекта во всех остальных странах.

«Параллельный импорт» – это ввоз товаров, на которые право интеллектуальной собственности было исчерпано, через каналы, не связанные напрямую с правообладателем (производителем), и являющиеся альтернативными авторизованной дистрибуции.

7.7. Коммерческие риски

Цикличность спроса на автомобильную продукцию усиливается наличием на рынке большого количества конкурирующих отечественных и зарубежных автопроизводителей, каждый из которых представлен полными модельными рядами автомобильной техники. Усиливающаяся конкуренция в условиях высокой сегментированности рынка (эффект низкого масштаба) приводит к рискам маркетинговых ошибок по оценке внутренней рыночной перспективы, рискам «позднего вывода» нового продукта на рынок, а также к рискам невыполнения обязательств при осуществлении коммерческих сделок и рискам выбора поставщиков комплектующих изделий и материалов.

На развитие экспортного потенциала российских компаний в числе прочего негативное влияние оказывают:

- геополитическая нестабильность и социальная напряженность на Ближнем Востоке и в Северной Африке (гражданская война в Египте, военный конфликт в Сирии, ситуация в Иране, Афганистане и пр.) служат препятствием реализации российских проектов;
- затрудненный доступ к международным источникам финансирования и отсутствие возможности заимствования на приемлемых условиях в развивающихся странах Африки и Латинской Америки ограничивают потенциал спроса на российские товары.

7.8. Социальные риски

Решение задач Стратегии, с одной стороны, потребует значительного притока управленческого и производственного персонала, адаптированного к новым реалиям ведения автомобильного бизнеса, а с другой, реструктуризация, модернизация и автоматизация автомобильных производств приведут к сокращению численности занятых в автомобильной отрасли и, как следствие социальной напряженности в отдельных регионах. На снижение негативного влияния данных факторов направлен комплекс мероприятий Стратегии по кадровому обеспечению инновационного развития отрасли.

8. Мониторинг и контроль реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года

Мониторинг и контроль реализации Стратегии будет осуществляться Минпромторгом России с участием других федеральных 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 формированию согласованных позиций по конкретизации мер государственного регулирования в автомобилестроении, а также по реализации планов развития технологической платформы «Экологически чистый транспорт «Зеленый автомобиль»;

- Минобрнауки России - по координации проведения и коммерциализации результатов НИОКР, финансированию проектов в области автомобилестроения, формированию согласованных позиций по кадровому обеспечению отрасли;

- Минфином России - по выработке согласованных позиций по вопросам финансовой поддержки реализуемых в рамках Стратегии мер из средств федерального бюджета;

- Государственной корпорацией «Ростехнологии», ОАО «Роснано» - по вопросам трансфера технологий, привлечения инвестиций, а также хода выполнения мероприятий Стратегии с участием государственных предприятий и научных организаций;

- МВД России - по информационному обмену данными и реализации мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения;

- ФТС России - по информационному обмену данными и выработке мероприятий по защите рынка от некачественной и контрафактной продукции автомобилестроения;

- ФАС России – по защите автопроизводителей и производителей автомобильных компонентов от недобросовестной конкуренции;

- ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ» - по мониторингу и анализу хода реализации Стратегии с учетом принятых мер.

Основные индикаторы для мониторинга хода реализации Стратегии представлены в таблице 10.