

Основные тезисы стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года

1. Стратегия на рынке традиционной продукции автопрома.

Цель:

Удовлетворение российскими производителями 80-85 % внутреннего спроса на современную автомобильную технику без государственной финансовой поддержки и поставка 12-14 % произведенных автомобилей на экспорт.

Доля автомобильной промышленности в ВВП составляет 0,45 % (с учетом дилеров и сервиса – 1,5 %). Рынок автомобильной техники обеспечивает занятость 0,47 млн. человек (с учетом дилеров и сервиса – 1,4 млн. человек). Спрос на автомобили генерирует потребность в высокотехнологичной продукции металлургической, химической, электротехнической и других отраслей промышленности, обеспечивает занятость в размере более чем 3,5 млн. человек. Доля отрасли в текущем кредитном портфеле российских финансовых организаций, без учета автокредитов, составляет 1,1 процента.

Поворотным моментом в развитии отрасли и началом **соперничества между автопроизводителями-владельцами автомобильных платформ** за российский рынок, стало увеличение потенциала роста рынка, который прогнозировался до 4 млн. автомобилей к 2020 году и введение в 2005 году инвестиционного режима «промышленной сборки». Заключенные соглашения о «промышленной сборке» предусматривали обязательства автопроизводителей разместить на территории Российской Федерации производство в обмен на освобождение от таможенных пошлин на ввозимые компоненты (узлы и агрегаты). В обмен на доступ на рынок государство получило приток инвестиций в размере почти 23 млрд. долларов в 2005–2016 годах, рост производственных мощностей в 1,7 раза, 25 тыс. созданных рабочих мест.

Эта политика оказалась финансово успешной, но не содействующей опережающим темпам развития отрасли. Стратегия привлечения на территорию Российской Федерации процессинговых производств с расчетом на дальнейший рост уровня локализации выполнила одну из ключевых задач, а именно: обеспечила потребность рынка за счет внутреннего производства автомобилей. Произошел качественный переход от страны-импортера поддержанной автомобильной техники, к стране с развитым сборочным циклом.

Однако национальные платформы, имеющие российское происхождение, были существенно потеснены иностранными платформами. В результате соперничества, существенно изменилась структура рынка. Глобальные производители заняли ведущие позиции. Несмотря на то, что размещенные процессинговые производства формируют добавленную стоимость от производства автомобилей на территории России, лишь небольшая ее часть, в виде налоговых отчислений с заработной платы и прибыли

предприятий, остается в стране. Но предприятия, входящие в международные группы, имеют возможность оптимизировать прибыль, например, варьируя стоимость поставляемых с «материнских» производств агрегатов. Заработная плата не превышает заработную плату, принятую в «традиционной» обрабатывающей промышленности региона расположения производств. Поэтому, созданные производства не являются «локомотивом», способствующим ускорению развития национальной экономики, если не происходит передача компетенций производства готовой продукции или компонентов.

Политика широкого привлечения на внутренний рынок автопроизводителей и производителей компонентов привела к значительной фрагментации рынка. Низкий объем производства на одну платформу не обеспечивает экономии от масштаба и не позволяет предприятиям автомобилестроения вести безубыточную деятельность. К примеру, безубыточный выпуск локализованных в России производств достигается при объеме не менее 100-150 тыс. автомобилей на одну платформу, для отечественных платформ безубыточный объем выпуска в 2-3 раза выше. Чистый убыток отрасли по итогам 2015 года составил 102,3 млрд. рублей. Общий финансовый результат отрасли отрицательный, рынок разбалансирован.

Баланс рынка достигается при уходе с рынка менее успешных конкурентов и занятии оставшимися их долей, при переносе глобальными производителями в Россию дополнительных объемов производства для последующего экспорта, при увеличении внутреннего спроса или существенном увеличении экспорта российских платформ. Но не все перечисленные условия являются возможностями.

Сценарий существенного роста внутреннего спроса или экспорта российских платформ трудно ожидать, поскольку не соответствует макроэкономическим прогнозам и ограничен малым количеством соглашений о зонах свободной торговли. Заключение соглашений о зонах свободной торговли продолжительно по времени и занимает, в среднем, больше 2-х лет и не обеспечит быстрого эффекта. Потенциал экспорта к 2020 году оценивается в размере от 200 до 300 тыс. единиц автомобильной техники ежегодно, что не является решающими для рынка величинами.

Действия Правительства Российской Федерации по поддержке спроса внесут дополнительный дисбаланс. Меры государственной поддержки, направленные на стимулирование спроса, фактически субсидируют покрытие убытков отрасли и позволяют сохранить избыточные производственные мощности на рынке. Кроме того, дальнейшее заключение соглашений о применении режима «промышленной сборки» и достижение договоренности о снятии таможенных пошлин на поставляемые компоненты будет препятствовать увеличению масштаба выпуска автокомпонентов как российскими производителями, так и развернувшимся производством на территории Российской Федерации в рамках первой и второй «промышленной сборки» поставщиками глобальных автопроизводителей что, в свою очередь, не позволит снизить издержки готовой продукции.

Таким образом, оптимальная стратегия действий Правительства Российской Федерации по стабилизации рынка заключается в переходе на политику «точечного» стимулирования повышения уровня локализации через механизм специальных инвестиционных контрактов (СПИК) и кардинальном сокращении или отказе от искажающего воздействия государства на конкурентную среду на внутреннем рынке производителей.

2. Стратегия на «новых» рынках.

Цель:

Достижение к 2025 году российским рынком автомобилей с принципиально новыми свойствами текущих параметров развития автомобильных рынков развитых стран. Обеспечение лидерства в развитии телематических систем и технологий «подключенного автомобиля».

До 2025 года завершить разработку и вывод на рынок новых продуктов и услуг в следующих областях:

- **системы управления и искусственного интеллекта - 2020 год;**
- **системы позиционирования – 2020 год;**
- **создание открытой цифровой платформы проектирования и сертификации БПТС/EV – 2022 год;**
- **техническое зрение – 2022 год;**
- **тяговый батарейный модуль/силовые электрические машины – 2022 год;**
- **мехатроника – 2025 год;**
- **микrokлимат/машинный интерфейс – 2025 год;**
- **модульные (электрические) платформы – 2025 год.**

Развитие новых технологий приведет к появлению продуктов с принципиально новыми свойствами и смене потребительских предпочтений. Потребители в большей степени будут ориентированы на приобретение услуг, нежели продуктов. Неизбежно возникнет потребность в таких продуктах, как электромобили, системы автономного вождения, транспортных средствах с сетевыми возможностями и использующих альтернативные виды топлива. Появление мультисервисных платформ и внедрение технологии connected cars привели к смещению центра формирования добавленной стоимости автомобилестроения в сторону IT технологий и решений. Наряду с крупнейшими автопроизводителями на автомобильный рынок выходят лидеры IT-индустрии Google, Apple и Intel. Предстоящее изменение лидеров на рынке открывает

возможности для компаний, желающих принять участие в «соревнованиях» за потребительские предпочтения.

Для формирования рынка новой продукции, должны быть одновременно обеспечен конкурентоспособный уровень нового отечественного автотранспортного средства или решения, сформирован спрос на него со стороны потребителей, создана возможность удобной эксплуатации и послепродажного обслуживания. Продукт, созданный отечественными производителями, должен быть выведен на рынок.

Российские производители обладают необходимым потенциалом для создания автотранспортных средств или отдельных компонентов, способных конкурировать на международном рынке. Но выходу на международный рынок должна предшествовать успешная эксплуатация на национальном рынке. Требуются совместные усилия производителей конечных автотранспортных средств систем управления и обеспечения движения, компонентов, научных учреждений, органов власти для использования открывшийся «окна возможностей» и предложению отечественных решений до момента установления лидерства на новом рынке.

Формирование рынка «новой» продукции в развитых странах находится на более «продвинутой» стадии. Реализуемые этими странами меры поддержки спроса и развития инфраструктуры хорошо известны и описаны. Поэтому мы имеем возможность применять наиболее эффективные меры стимулирования развития. При этом набор таких мер должен определяться не государством, а отечественными производителями, претендующими на лидерство. Успешная реализация наиболее эффективных мер позволит обеспечить обновление российского рынка автотранспортных средств всех типов и появление новой линейки продуктов с высокими темпами роста (40-50% в год для электромобилей и беспилотных транспортных средств). Для российских производителей автокомпонентов, в свою очередь, может быть создан значительный по своим объемам рынок.

Для наращивания производственного и научного потенциала, весь мир идет путем создания промышленных технологических консорциумов. В консорциумах консолидируются усилия государства, автопроизводителей, IT компаний, научно-исследовательских и общественных организаций. Такие объединения обычно временные, и образуются с целью совместного выполнения научно-исследовательских, опытно-конструкторских, инженерных и производственных работ. Таким образом, в России необходимо создание национальных консорциумов в области автомобилестроения.

Предполагается, что скоординированные действия участников консорциума обеспечат разработку передовых технологических решений для создания автомобиля следующего поколения – автономного, подключенного, электрического – как ключевого компонента принципиально новой транспортной системы. Для обеспечения эксплуатации новых видов автомобилей, участниками консорциума будут сформированы предложения

по инфраструктуре для удобной эксплуатации и послепродажного обслуживания новых видов транспортных средств. Кроме того, будет разработана система стандартов, технических регламентов и передовой системы сертификации новых видов автомобилей в России. В целом, совместные усилия участников консорциума обеспечат форсированное создание новых и глубокую перестройку существующих рынков.

Таким образом, действия государства в развитии новых технологий будут заключаться в осуществлении нормативно-правового регулирования развития новых видов транспорта и инфраструктуры, и участие в Консорциуме при выработке и реализации наиболее эффективных мер поддержки развития «нового» рынка.

3. Стратегия развития инфраструктуры инновационного транспорта

Цель:

Сохранение объема государственной поддержки на уровне 2017 года на весь период реализации стратегии. К 2020 году предоставляемая финансовая поддержка будет направлена исключительно на создание новых продуктов в области электродвижения, автономного вождения и подключенного автотранспорта, стимулирования спроса на них, организацию послепродажного обслуживания и создание необходимой инженерной и транспортной инфраструктуры.

Глобальные тенденции развития автомобильной промышленности диктуют особую важность развития инфраструктуры. Прогнозируется увеличение объемов выпуска электромобилей в 6 раз в 2019 году, по сравнению с 2013 годом. Уже к 2026 году системы полной автономности будут внедрены в массовый сегмент. Новые продукты станут доступными для массового использования потребителей, однако, рост спроса может быть обеспечен только при условии удобной эксплуатации и послепродажного обслуживания. Таким образом, уровень развития автомобильной промышленности страны напрямую будет зависеть от состояния инфраструктуры для инновационных видов транспорта.

В первую очередь, развитие инфраструктуры должно гарантировать создание условий для эффективной и безопасной эксплуатации новых видов транспортных средств.

Действия государства для развития инфраструктуры инновационного транспорта заключается в изменении норм гражданского законодательства, градостроительных норм и технических регламентов, создание инженерной, дорожной и сервисной инфраструктуры. Необходимо обеспечить ценовую доступность автотранспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными транспортными стандартами, в том числе за счет эффективной гибкой государственной тарифной политики.

Также, действия государства должны быть направлены на существенное снижение аварийности, рисков и угроз безопасности на автомобильном и городском электрическом транспорте, значительное уменьшение вредного воздействия транспорта на окружающую среду, снижение потерь, связанных с транспортными заторами в городах и на подходах к ним.

Таким образом, действия государства в развитии инфраструктуры для инновационного транспорта заключаются в нормативно-правовом регулировании, стимулировании развития рынка новых видов транспорта, поддержке развития инфраструктуры.

С учетом изложенного, целями Стратегии целесообразно определить:

Удовлетворение российскими производителями 80-85 % внутреннего спроса на современную автомобильную технику без финансового стимулирования со стороны государства и поставка 12-14 % произведенных автомобилей на экспорт.

Достижение к 2025 году российским рынком автомобилей с принципиально новыми свойствами текущих параметров развития автомобильных рынков развитых стран. Обеспечение лидерства в развитии телематических систем и технологий connected cars. На первом этапе предстоит завершить разработку и вывод на рынок пилотных инновационных продуктов и услуг.

Сохранение объема государственной поддержки на уровне 2017 года на весь период реализации стратегии. К 2020 году предоставляемая финансовая поддержка будет направлена исключительно на создание новых продуктов в области электродвижения, автономного вождения и подключенного автотранспорта, стимулирования спроса на них, организацию послепродажного обслуживания и создание необходимой инженерной и транспортной инфраструктуры.

Реализация соответствующих мероприятий Стратегии будет способствовать сбалансированному удовлетворению интересов ключевых участников отрасли, в частности – обеспечить возврат доходов на инвестиции, обеспечить безубыточное развитие отрасли, в частности увеличить выручку производителей до **2,5 трлн. рублей ежегодно**, увеличить внутренний рынок до **2,5 млн. автомобилей**, увеличить уровень локализации автомобилей до **70-80%**, адаптировать передовые технологии и компетенции, увеличить конкурентоспособность продукции, обеспечить занятость и стабильность доходов бюджета до **150 млрд. рублей** налоговых поступлений ежегодно.