

ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Департамент промышленной политики

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

**Состояние легкой автомобильной
промышленности государств – членов
Таможенного союза и
Единого экономического пространства
в 2010 – 2012 годах**

Аннотация

Обзор анализа состояния автомобильных отраслей государств – членов Таможенного союза подготовлен в целях аналитической поддержки подготовки проектов решений и рекомендаций Комиссии по формированию согласованных подходов в сфере развития промышленных автосборочных производств на территории Единого экономического пространства.

В рамках обзора проведен анализ динамики:

- объемов производства автомобильных отраслей в рамках ЕЭП (за период 2010 – 2012 годах в разрезе классов автомобилей и производителей);
- внешней и взаимной торговли легковыми автомобилями;
- объемов реализации легковых автомобилей на внутреннем рынке (в т.ч. новых автомобилей в разрезе марок);

анализ факторов, влияющих на текущее состояние и перспективы развития автомобильных рынков государств – членов Таможенного союза;

анализ влияния действующего правового нормативного регулирования ЕЭП и Сторон на сферу производства и реализации автомобильного транспорта

и оценка степени локализации производства легковых автомобилей, достигнутой отдельными производителями с учетом требования уровня локализации, предусмотренной нормативными правовыми актами государств – членов Таможенного союза.

Содержание.

1. Общая характеристика автомобильной промышленности государств – членов ТС	3
1.1. Системообразующие предприятия в промышленности	4
1.1.1. Республика Беларусь	4
1.1.2. Республика Казахстан	4
1.1.3. Российская Федерация	4
1.2. Локализация производства автомобилей	8
1.3. Свободные экономические зоны и свободные склады	11
1.4. Таможенно-тарифное, нетарифное и техническое регулирование в сфере автомобильной промышленности	14
1.5. Состояние внешней и взаимной торговли	16
2. Производство, импорт и экспорт автомобилей в разрезе государств – членов ТС	19
2.1. Республика Беларусь	19
2.1.1. Производство автомобилей	19
2.1.2. Внешняя и взаимная торговля	19
2.2. Республика Казахстан	21
2.2.1. Производство автомобилей	21
2.2.2. Внешняя и взаимная торговля	23
2.3. Российская Федерация	24
2.3.1. Производство автомобилей	24
2.3.2. Внешняя и взаимная торговля	35
3. Реализация на внутреннем рынке	36
3.1. Республика Беларусь	36
3.2. Республика Казахстан	37
3.3. Российская Федерация	38
4. Состояние мирового автомобильного рынка	41
5. Перспективы развития автомобильной промышленности государств – членов Таможенного союза	42
5.1. Республика Беларусь	42
5.2. Республика Казахстан	43
5.3. Российская Федерация	44
Список использованной литературы и источники данных	45

1. Общая характеристика автомобильной промышленности государств – членов ТС.

Для целей данного обзора:

национальные марки автомобилей – это марки, под которыми выпускаются автомобили, полностью или преимущественно разработанные в государствах – членах Таможенного союза (легковые автомобили – Лада, Жигули, УАЗ, грузовые автомобили – КАМАЗ, ГАЗ, МАЗ, БЕЛАЗ и др.);

иностраные марки автомобилей – это марки, под которыми на территориях государств – членов Таможенного союза выпускаются автомобили, разработанные за пределами государств – членов Таможенного союза (Форд, Тойота, Шевроле, Рено, Ниссан, Хендай и др.).

Национальные марки автомобилей имеются только в России, в Беларуси имеются только национальные марки грузовых автомобилей, в Казахстане национальных марок нет.

В отношении процесса производства используются понятия полного цикла производства и «отверточной» сборки.

Полный цикл производства или технология СКД представляет собой производственный процесс, в ходе которого в том числе выполняются операции по сварке и окраске кузовов. Автомобили, выпускаемые по полному циклу производства, **подпадают под понятие «промышленная сборка»** автотранспортных средств, определенное совместным приказом Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации, Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации и Министерства финансов Российской Федерации от 15 апреля 2005 года № 73/81/58н, изданного в целях реализации постановления Правительства Российской Федерации от 29 марта 2005 года № 166.

«Отверточная сборка» или технология SKD представляет собой производственный процесс, в ходе которого осуществляется сборка автомобилей из узлов и агрегатов, ввезенных из-за рубежа, в число которых входят окрашенные и сваренные кузова.

«Отверточная сборка» не отвечает определенным правовыми актами Таможенного союза и государств – членов Таможенного союза критериям отнесения производства к понятию «промышленная сборка», т.е. в отношении организаций, осуществляющих «отверточную сборку» автомобилей не действуют льготы, предусмотренные законодательством для промышленной сборки автомобилей.

По этой причине предприятию, осуществляющему «отверточную сборку» автомобилей, выгодно функционировать в режимах свободная экономическая зона и свободный склад, так как в таком случае предприятие будет освобождено от уплаты ввозных таможенных пошлин на импортируемые автокомпоненты.

Справочно:

Информация об условиях, необходимых для соответствия автомобильного производства понятию «промышленная сборка», приведена в разделе

1.2. Локализация производства автомобилей в государствах – членах Таможенного союза настоящего обзора.

Информация о режимах свободная экономическая зона и свободный склад приведена в разделе 1.3. Свободные экономические зоны и свободные склады настоящего обзора.

1.1. Системообразующие предприятия в промышленности.

1.1.1. Республика Беларусь.

В настоящее время в Беларуси функционирует 1 автосборочное предприятие по выпуску легковых автомобилей. На заводе «БелДжи» серийный выпуск автомобилей еще не налажен.

1) ЗАО СП «Юнисон», Минский район, п. Обчак, промышленная сборка легковых автомобилей «Samand» и легких грузовиков KIA.

2) СЗАО «БелДжи» (ОАО "Автогидроусилитель" (г. Борисов) и концерн Geely). В настоящее время промышленная сборка автомобилей не налажена. Осуществляется штучная сборка опытных образцов.

1.1.2. Республика Казахстан.

В настоящее время в Казахстане функционирует 2 автосборочных предприятия по выпуску легковых автомобилей.

1) АО «Азия Авто» (ГК «БИПЭК Авто»), г. Усть-Каменогорск, Восточно-Казахстанская область. Выпускает 14 моделей легковых автомобилей следующих марок: LADA, Chevrolet, Kia, Skoda.

2) СП «АгроМашХолдинг Казахстан» (ГМК Allur Auto и SsangYong Motors Corporation), г. Костанай, Костанайская обл., с 2011 года выпускает 5 моделей SsangYong: Rexton, Kyron, Actyon, Actyon Sports (пикап), New Actyon, с начала осени 2012 года начнется сборка УАЗ.

1.1.3. Российская Федерация.

В России в настоящее время функционирует 16 крупных автосборочных предприятий.

1) АвтоВАЗ.

Местоположение: г. Тольятти.

Производимые модели: Lada Samara, Lada Granta, Lada Kalina, Lada Priora, Lada 4x4.

Производственная мощность: 900 000 а/м в год.

Количество сотрудников: 75 400 человек.

2) ИЖАвто.

Местоположение: г. Ижевск.

Основной упор в производстве делается на «классические» модели ВАЗа 2104 и 2107. Производство ограниченных партий KIA Spectra и KIA Sorento осуществляется для выполнения обязательств перед KIA Motors.

Производимые модели: Lada 2104, Lada 2107, ИЖ-27175, KIA Spectra, KIA Sorento.

Производственная мощность: 220 000 а/м в год.

Количество сотрудников: 5700 человек.

2) УАЗ. Принадлежит компании Sollers.

Местоположение: г. Ульяновск.

Производимые модели: UAZ Hunter, UAZ Patriot, UAZ Pickup.

Производственная мощность: 100 000 а/м в год.

Количество сотрудников: 8700 человек.

3) Автотор. Калининградский мультибрендовый завод, собирает более 20 моделей различных производителей методами от SKD до CKD. Местоположение: г. Калининград.

Дата открытия: 17 мая 1997 года.

Производимые модели: BMW 3-й серии, BMW 5-й серии, BMW 7-й серии, BMW X1, BMW X3, BMW X5, BMW X6, KIA Cee'd, KIA Sportage, KIA Rio, KIA Soul, KIA Carens, KIA Mohave, Chevrolet Tahoe, Cadillac CTS, Cadillac SRX, Cadillac Escalade, Chevrolet Aveo, Chevrolet Epica, Chevrolet Lacetti, Opel Astra, Opel Zafira, Opel Meriva, Opel Insignia.

Производственная мощность: 250 000 а/м в год.

Количество сотрудников: 2900 человек.

4) Автофрамос. Французско-российское предприятие, созданное на территории завода «Москвич» (бывший АЗЛК). Полноценно собираются Renault Logan и Sandero, методом SKD идет сборка Renault Fluence и Megane.

Местоположение: г. Москва.

Производимые модели: Renault Logan, Renault Sandero, Renault Fluence, Renault Megane. С 2012 года – Renault Duster.

Производственная мощность: 160 000 а/м в год.

Количество сотрудников: 2300 человек.

5) Автомобильная компания ДерВейс.

Местоположение: г. Черкесск.

Специализируется на сборке методом CKD китайских марок Lifan, Haima, Geely и Great Wall. Помимо производства автомобилей компания также занимается реализацией автомобилей марок Lifan и Haima.

Производимые модели: Lifan Solano, Lifan Breez, Lifan Smily, Haima 3, Geely МК, Geely МК Cross, Great Wall Hover. С 2012 года – Haima 2.

Производственная мощность: 100 000 а/м в год.

Количество сотрудников: 1400 человек.

6) Дженерал Моторз Авто.

Местоположение: г. Санкт-Петербург (Шушары).

Производимые модели: Chevrolet Cruze, Chevrolet Captiva, Opel Antara, Opel Astra.

Производственная мощность: 70 000 а/м в год.

Количество сотрудников: 1500 человек.

Помимо собственного предприятия автомобили концерна General Motors собираются еще и в Калининграде (Автотор), Тольятти (GM-АвтоВАЗ) и в скором времени в Нижнем Новгороде (ГАЗ).

7) Совместное предприятие GM-АвтоВАЗ.

Местоположение: г. Тольятти

Производимые модели: Chevrolet Niva.

Производственная мощность: 102 000 а/м в год.

Количество сотрудников: 1400 человек.

9) Ниссан Мэнүфэкчуринг Рус.

Местоположение: г. Санкт-Петербург (Каменка).

Производимые модели: Nissan Teana, Nissan X-Trail, Nissan Murano.

Производственная мощность: 50 000 а/м в год.

Количество сотрудников: 1600 человек.

10) ПСМА Рус (Пежо-Ситроен и Митцубиси).

Местоположение: г. Калуга.

Завод принадлежит производителям легковых автомобилей в следующих долях: 70% – PSA Peugeot Citroen, 30% – Mitsubishi Motors Corporation.

Производимые модели: Peugeot 308, Citroen C4, Mitsubishi Outlander XL, Peugeot 4007, Citroen C-Crosser.

Производственная мощность: 125 000 а/м в год.

Количество сотрудников: 3000 человек.

11) Соллерс – Дальний Восток.

Местоположение: г. Владивосток.

Производимые модели: SsangYong Actyon, SsangYong Rexton 2, SsangYong Kyron, SsangYong Actyon Sports.

Производственная мощность: 40 000 а/м в год.

Количество сотрудников: 700 человек.

12) Форд-Соллерс (до октября 2011 года - Форд Мотор Компани).

Местоположение: г. Всеволожск (Ленинградская область), г. Набережные Челны и г. Елабуга (Республика Татарстан).

В 2011 году компания Ford подписала соглашение с компанией Соллерс о создании совместного предприятия, в состав которого вошли производственные мощности, расположенные в Ленинградской области и принадлежащие компании Ford. А также производственные мощности, принадлежащие компании Соллерс и расположенные в г. Набережные Челны и в г. Елабуга.

Производство легковых автомобилей в настоящее время осуществляется только во Всеволожске. На двух производственных площадках в Татарстане идет реконструкция предприятий и переоборудование мощностей на выпуск легковых автомобилей под маркой Ford, а также осуществляется мелкими партиями производство легких коммерческих автомобилей.

Ранее на заводе в Набережных Челнах в рамках предприятия Соллерс – Набережные Челны осуществлялся выпуск легковых и легких коммерческих автомобилей под маркой FIAT, однако в конце 2011 года данный проект был прекращен.

Производимые модели: Ford Focus, Ford Mondeo.

Производственная мощность: 125 000 а/м в год.

Количество сотрудников: 2700 человек.

13) ТагАЗ.

Местоположение: г. Таганрог.

С 2001 года по лицензии выпускает модели Hyundai. С 2010 года на заводе также производится и реализуется через собственную сеть модель BYD F3.

Производимые модели: Hyundai Accent, Hyundai Sonata, Hyundai SantaFe Classic, Tagaz C10, Tagaz C190, Tagaz Tager, Tagaz Road Partner, Vortex Corda, Vortex Estina, Vortex Tingo, BYD F3.

Производственная мощность: 180 000 а/м в год.

Количество сотрудников: 8500 человек.

14) Тойота Мотор Мануфэкчуринг Россия.

Местоположение: г. Санкт-Петербург (Шушары).

На данный момент на заводе производится только модель Camry, планируется увеличение в будущем мощностей завода до 200-300 тыс. автомобилей в год. Производимые модели: Toyota Camry.

Производственная мощность: 50 000 а/м в год.

Количество сотрудников: 750 человек.

15) Фольксваген Груп Рус.

Местоположение: г. Калуга.

Первоначально завод собирал методом SKD Skoda Octavia, а в 2009 году было запущено производство полного цикла остальных моделей. Летом 2010 стартовало производство модели, специально разработанной для российского рынка. Летом 2011 года компания Фольксваген Груп Рус подписала соглашение о сборке автомобилей Skoda и Volkswagen на мощностях завода ГАЗ.

Производимые модели: Volkswagen Polo Sedan, Skoda Fabia, Skoda Octavia, Volkswagen Tiguan, Volkswagen Touareg.

Производственная мощность: 150 000 а/м в год.

Количество сотрудников: 6000 человек.

16) Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус.

Местоположение: г. Санкт-Петербург (Каменка), открыт в 2010 году.

Производимые модели: Hyundai Solaris, KIA Rio.

Производственная мощность: 150 000 а/м в год.

Количество сотрудников: 5300 человек.

При этом необходимо отметить, что количество занятых в автомобильной промышленности продолжает сокращаться: если в конце 2010 года на всех предприятиях (включая персонал заводов по производству грузовиков, автобусов и спецтехники) работало 550 тысяч человек, то спустя год — 534 тысячи, из которых около 70 тысяч работают на АвтоВАЗе. Зато средняя зарплата по отрасли за тот же срок выросла на 16,6% — до 21829 рублей в месяц (по официальным данным, инфляция в минувшем году составила 6,1%).

1.2. Локализация производства автомобилей в государствах – членах Таможенного союза.

Основным направлением государственного регулирования автомобилестроения в отношении иностранных марок является повышение степени локализации автомобильного производства.

В Российской Федерации в соответствии с совместным приказом Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации, Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации и Министерства финансов Российской Федерации от 15 апреля 2005 года № 73/81/58н под промышленной сборкой понимается система серийного производства на основе технологических процессов, обеспечивающая проектные производственные мощности предприятия не менее 25 тысяч единиц в год при двухсменном режиме работы, включая:

- сварку, окраску и сборку кузова;
- монтаж оборудования салона;
- монтаж силового агрегата, рулевого механизма, передней и задней подвески, выпускной системы;
- монтаж электрооборудования, элементов подвески;
- монтаж элементов экстерьера;
- обязательное проведение контрольных испытаний готовых моторных транспортных средств.

Также данным приказом были определены требования к уровню локализации производства (**условия промсборки № 1**).

За первые два года работы с момента заключения соглашения между Минэкономразвития России и автопроизводителем в рамках промсборки предприятие должно довести уровень локализации до 10%, еще через полтора года — до 20%, а спустя 4,5 года после начала производства выпускаемые автомобили должны быть «российскими» на 30% (включая затраты на сварку и окраску).

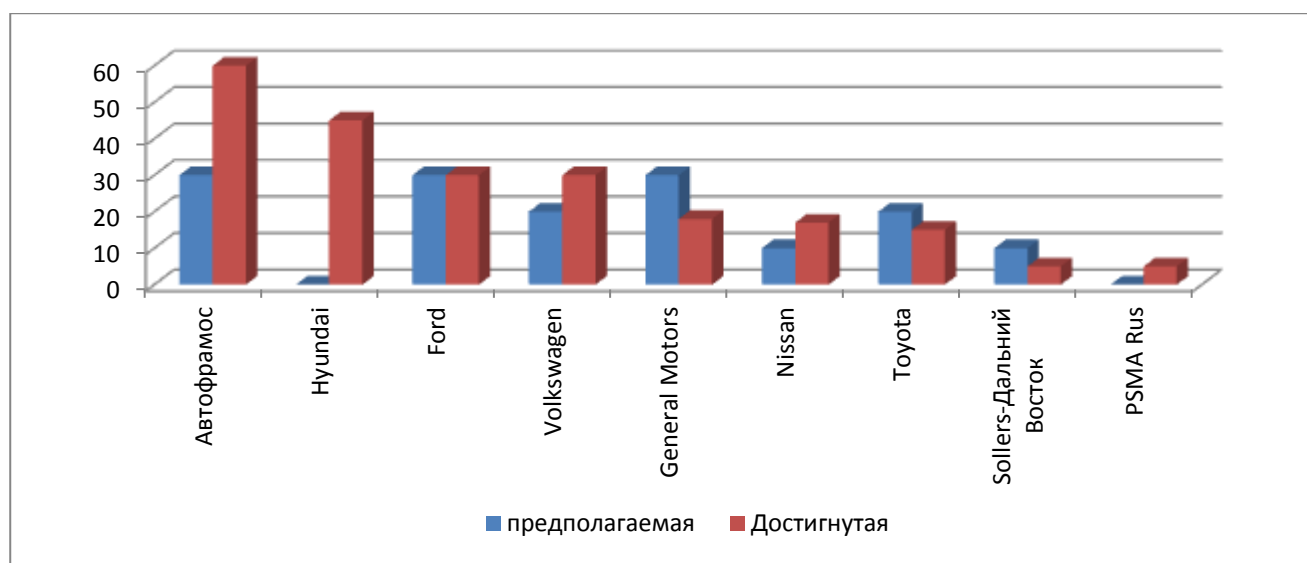
По состоянию на июль 2012 года соглашения с Минэкономразвития России заключила 31 организация, однако фактический выпуск автомобилей наладили только 18 предприятий.

Перечень организаций, заключивших с Минэкономразвития России соглашения об организации промышленной сборки автомобилей, представлен в таблице.

№ п/п	Инвестиционный проект	Подписано или вступило в силу (дата)
1	2	3
1	"Объединенная авто группа"	11 августа 2005
2	"Соллерс-Набережные Челны"	28 ноября 2005
3	"Автофрамос"	28 апреля 2006
4	" Джи Эм –Автоваз "	2 мая 2006
5	"ФОЛЬКСВАГЕН Груп Рус"	29 мая 2006
6	"Дженерал Моторс Авто»	29 мая 2006

1	2	3
7	"Ниссан Мануфактуринг Рус"	13 июня 2006
8	"Тойота Мотор Мануфакчуриг Россия"	12 июня 2006
9	"Форд Мотор Компани"	31 июля 2006
10	"Соллерс-Елабуга"	25 декабря 2006
11	"АвтоВАЗ"	29 ноября 2006
12	"Автомобильный завод" ГАЗ "	9 марта 2007
13	"Сузуки Авто МФГ Рус"	8 июня 2007
14	"ПСМА РУС»	9 июня 2007
15	"Объединенные транспортные технологии"	12 июля 2007
16	"Ульяновский автомобильный завод"	30 августа 2007
17	"Хендэ Мотор СНГ»	14 сентября 2007
18	"Максус Рус"	14 сентября 2007
19	«Эм-Эм-Си РУС"	25 декабря 2007
20	"Соллерс-Исузу»	30 ноября 2007
21	"Форд Соллерс Елабуга»	16 ноября 2007
22	"Соллерс-КАМА"	16 ноября 2007
23	"Группа Химекс"	29 ноября 2007
24	"САВЕКО"	30 января 2008
25	"Магна Нижний Новгород 2"	31 мая 2008
26	"Тойота Мотор"	30 марта 2009
27	"Соллерс Дальний Восток"	24 декабря 2009
28	"Соллерс-Буссан"	17 февраля 2011
29	"КАМАЗ"	28 февраля 2011
30	"Мерседес-Бенц Тракс Восток"	28 февраля 2011
31	"Мазда Мотор Мануфактуринг Рус"	22 июня 2011

Уровень локализации производства на некоторых автозаводах по состоянию на июль 2012 года представлена на приведенной ниже диаграмме (в %).



По полному циклу со сваркой и окраской кузовов (технология CKD) в России в 2011 году выпущено 779 тысяч автомобилей иностранных марок — почти вдвое больше, чем годом ранее. По «отверточной технологии» (технология SKD) собрано 287 тысяч машин — в первую очередь за счет калининградского предприятия Автотор, работающему в рамках особой экономической зоны и в этой связи освобожденному как от уплаты ввозных таможенных пошлин, так и от обязательств по локализации производства.

В соответствии с совместным приказом Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации, Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации и Министерства финансов Российской Федерации от 24 декабря 2010 года № 678/1289/184н с 4 февраля 2011 года введены новые условия применения понятия "промышленная сборка" при ввозе на территорию Российской Федерации автокомпонентов и их частей для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701 - 8705 ТН ВЭД ТС, их узлов и агрегатов российскими юридическими лицами, принявшими на себя дополнительные обязательства (**условия промсборки №2**).

К новым условиям относятся следующие дополнительные обязательства:

- создать в течение 4 лет новые производственные мощности для выпуска не менее, чем 300 тысяч автомобилей в год, или модернизировать имеющиеся мощности в течение 3 лет для выпуска не менее, чем 350 тысяч автомобилей в год;

- создать или модернизировать в течение 4 лет научно-исследовательский и опытно-конструкторский центр на территории России;

- организовать штамповочные операции, включая производство штампованных деталей кузова;

- обеспечить среднегодовой уровень локализации производства: за 4-ый год – не менее 30%, за 5-ый год – не менее 40%, за 6-ой год – не менее 60%.

Под новые условия промышленной сборки подпадают автопроизводители, заключившие дополнительные или новые соглашения с Минэкономразвития России до 28 февраля 2011 года. В число таких производителей вошли: концерн Рено-Ниссан (включая совместное предприятие с АвтоВАЗом), Фольксваген (включая совместное предприятие с ГАЗом), Форд-Соллерс и Дженерал Моторс.

Необходимо отметить, что под новые условия промсборки подпадают не сами автозаводы, а фирмы-изготовители в целом, независимо от того, на каком именно заводе осуществляется сборка автомобилей. Так, если концерн Рено-Ниссан заявит в соглашении с Минэкономразвития России модели автомобилей Renault Logan и Nissan Qashqai, то степень локализации будет рассчитываться по Renault Logan, собранным как на Автофрамосе, так и на мощностях совместного предприятия с АвтоВАЗом в Тольятти, а также Nissan Qashqai, выпущенному как на заводе Ниссан в Санкт-Петербурге, так и на заводе ИЖАвто в рамках совместного предприятия с АвтоВАЗом. Какие именно модели автомобилей и на каких заводах должны быть локализованы и, соответственно, в отношении автокомпонентов для каких моделей предоставляется освобождение от уплаты

ввозных таможенных пошлин, определяется в соглашении с Минэкономразвития России.

В случае, если к установленному законодательством сроку требуемая степень локализации автосборочным предприятием не достигнута, предприятие должно уплачивать ввозную таможенную пошлину за автокомплектующие в полном размере (пункт 4.3 совместного приказа Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации, Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации и Министерства финансов Российской Федерации от 24 декабря 2010 года № 678/1289/184н).

Главная проблема локализации производства заключается в том, что российские комплектующие, как правило, не дотягивают по качеству до стандартов мирового автопрома, а разворачивать в России производственные мощности иностранным производителям автокомплектующих невыгодно в силу недостаточных объемов производства.

Кроме того, необходимо отметить, что заключение соглашений с конкретными автопроизводителями о промышленной сборке автомобилей и их освобождение от уплаты ввозных таможенных пошлин за ввозимые автокомпоненты противоречит принципам членства во Всемирной торговой организации. В соответствии с договоренностями, достигнутыми в ходе переговоров России о вступлении в ВТО, действие соглашений о промышленной сборке автомобилей на территории России должно быть завершено до 2020 года.

1.3. Свободные экономические зоны и свободные склады.

Еще одним направлением минимизации издержек и повышения инвестиционной привлекательности организации автосборочных производств является включение таких предприятий в число **резидентов свободных экономических зон** или в реестр **владельцев свободных складов**.

В рамках Таможенного союза данные сферы деятельности регулируются Соглашением по вопросам свободных (специальных, особых) экономических зон на таможенной территории Таможенного союза и таможенной процедуры свободной таможенной зоны от 18 июня 2010 года, а также Соглашением о свободных складах и таможенной процедуре свободного склада от 18 июня 2010 года.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 29.03.2005 № 166 предусмотрено, что от уплаты ввозной таможенной пошлины освобождаются автокомпоненты, помещаемые под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления. В то же время товары, ввозимые резидентами свободных экономических зон или владельцами свободных складов помещаются под таможенные процедуры «свободная экономическая зона» и «свободный склад» соответственно, и также освобождаются от уплаты ввозных таможенных пошлин.

Таким образом, резидентам свободных экономических зон и владельцам свободных складов не имеет смысла заключать соглашения с уполномоченными министерствами Сторон и становиться участниками программы промышленной

сборки автомобилей. Напротив, если резидент свободной экономической зоны участвует в программе промышленной сборки, он должен отказаться от тех преимуществ, которые дает ему статус резидента СЭЗ, и соответственно помещать ввозимые автокомпоненты под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления.

Преимуществом свободной экономической зоны и свободного склада является то, что действующие в их рамках заводы освобождены от соблюдения требований по локализации производства. Но при этом для придания выпущенным автомобилям статуса «товар Таможенного союза» и, следовательно, возможности реализации на территории Таможенного союза и Единого экономического пространства выпущенные автомобили должны отвечать критериям достаточной степени переработки, предусмотренной соглашениями государств – членов ТС и ЕЭП о свободных экономических зонах и свободных складах (изменение классификационного кода на уровне одного из первых 4 знаков и добавленная стоимость произведенной продукции не менее 30% от конечной стоимости продукции), либо должны быть помещены под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления с уплатой таможенных платежей.

В Казахстане и Беларуси автосборочные предприятия с целью минимизации издержек, связанных с ввозом из-за рубежа автокомпонентов, в основном включаются в число резидентов СЭЗ или становятся владельцами свободных складов.

В Республике Беларусь единственный действующий на сегодняшний день производитель легковых автомобилей – ЗАО «Юнисон» - является резидентом свободной экономической зоны.

Создаваемый в Беларуси завод «БелДжи» также уже включен в число резидентов СЭЗ.

Так, в Казахстане автопроизводители ТОО «КАМАЗ-Инжиниринг», АО «АзияАвто», АО «АгромашХолдинг», ТОО «Daewoo Bus Kazakhstan», ТОО «СемАЗ», ТОО «Hyundai Auto Trans» и ТОО «СарыАркаАвтопром» функционируют в режиме свободного склада. Указанные организации были включены в реестр владельцев свободных складов в период с 2007 по 2010 годы, что в соответствии со статьей 16 Соглашения о свободных складах и таможенной процедуре свободного склада от 18 июня 2010 года позволяет при условии наличия достаточной степени переработки определять статус товаров, полученных с использованием иностранных товаров, как товаров Таможенного союза.

В соответствии с решением Комиссии Таможенного союза от 18 ноября 2010 года № 515 товары, изготовленные с использованием иностранных товаров, считаются подвергнутыми достаточной переработке в случае, если процентная доля стоимости иностранных товаров, помещенных под таможенную процедуру свободной таможенной зоны или таможенную процедуру свободного склада, не превышает 50 процентов в цене конечной продукции.

В то же время только 4 автопроизводителя заключили с Министерством индустрии и новых технологий Казахстана соглашения о промышленной сборке автомобилей (АО «АзияАвто», АО «АгромашХолдинг», ТОО «СарыАркаАвтопром» и АО «САУР»), причем АО «САУР» в настоящее время не располагает производственными мощностями, а ТОО «СарыАркаАвтопром» начало производство автомобилей только в 2012 году.

Основным проблемным моментом, связанным с функционированием автосборочных предприятий в Казахстане в режиме свободного склада, является наличие различий в условиях, необходимых для придания товарам статуса товаров Таможенного союза.

В соответствии со статьей 19 Соглашения о свободных складах и таможенной процедуре свободного склада от 18 июня 2010 года в целях признания товаров, изготовленных (полученных) с использованием иностранных товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного склада, товарами Таможенного союза применяются критериями достаточной переработки в соответствии с законодательством государств – членов Таможенного союза. Происхождение данных товаров в России и Беларуси подтверждается сертификатами о происхождении товара формы СТ-1, а в Казахстане – сертификатом о происхождении товара формы СТ-KZ.

При этом существуют различия в необходимых условиях, соблюдение которых необходимо для получения сертификатов о происхождении товара формы СТ-1 и формы СТ-KZ.

В частности, для получения сертификата о происхождении товара **формы СТ-1** на основании решения Комиссии Таможенного союза от 18 ноября 2010 г. № 515 необходимо, чтобы процентная доля стоимости иностранных товаров, помещенных под таможенную процедуру свободной таможенной зоны или таможенную процедуру свободного склада и использованных при изготовлении конечной продукции, **не превышала 50% в цене конечной продукции.**

В свою очередь для получения сертификата о происхождении товара **формы СТ-KZ** в соответствии с приказом Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан от 11 марта 2009 года № 59 «Об утверждении Правил определения страны происхождения товара и выдачи сертификата о происхождении товара» необходимо, чтобы процентная доля стоимости иностранных товаров, помещенных под таможенную процедуру свободной таможенной зоны или таможенную процедуру свободного склада и использованных при изготовлении конечной продукции, **не превышала 70% в цене конечной продукции.**

В России из действующих автопроизводств, выпускающих автомобили иностранных марок, в свободной экономической зоне расположен только завод Автотор, который по этой причине не заключил с Минэкономразвития России соглашения о промышленной сборке автомобилей.

Тем не менее, с учетом выхода постановления Правительства Российской Федерации № 566, установившего новые требования к промышленной сборке автомобилей, а также тот факт, что в настоящее время в программу

промышленной сборки включиться уже практически невозможно, следует ожидать увеличения количества автосборочных предприятий, получивших статус резидентов СЭЗ.

Также необходимо отметить, что в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2012 г. № 1450 в Калужской области создана особая экономическая зона промышленно-производственного типа «Людиново», которая предположительно будет специализироваться на машиностроении. Таким образом, имеются основания полагать, что резидентами этой ОЭЗ могут стать как предприятия, осуществляющие производство транспортных средств, так и организации, осуществляющие выпуск автокомплекующих.

1.4. Таможенно-тарифное, нетарифное и техническое регулирование в сфере автомобильной промышленности.

В 2010 – 2012 годах в сфере легкового автомобилестроения осуществлялись следующие меры государственного регулирования.

Введение с 1 января 2010 года Единого таможенного тарифа государств – членов Таможенного союза и последующая унификация государствами – членами Таможенного союза ставок ввозной таможенной пошлины на новые легковые автомобили привели к тому, что в Беларуси и Казахстане существенно возросли пошлины на импорт легковых автомобилей из третьих стран. Данное обстоятельство существенно повысило привлекательность ввоза автомобилей из других государств – членов Таможенного союза, а также создания собственных автосборочных предприятий.

В соответствии со статьей 17 Соглашения о порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу Таможенного союза и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском, от 18 июня 2010 года автомобили, ввезенные после 1 января 2010 года на территорию Республики Беларусь или Республики Казахстан из третьих стран, в отношении которых таможенные пошлины уплачены по ставкам, отличающимся от установленных данным Соглашением, в Российской Федерации признаются иностранными товарами до уплаты разницы в размерах пошлин или до 1 января 2013 года.

Таким образом, после 1 января 2013 года следует ожидать роста количества перемещаемых в рамках взаимной торговли из Беларуси и Казахстана в Россию автомобилей, ранее ввезенных на территории этих стран физическими лицами.

Важным фактором, повлиявшим на автомобильную промышленность, стало вступление России во Всемирную торговую организацию. В соответствии с условиями вступления в ВТО Россия обязана поэтапно снизить ставки ввозной таможенной пошлины на ряд товаров, к которым относятся и легковые автомобили. На первом этапе снижение ставок ввозной таможенной пошлины составляет 5% приблизительно с 30% от таможенной стоимости до 25%.

Решением Евразийской экономической комиссии от 17 июля 2012 года № 54 утверждена новая редакция Единого таможенного тарифа Таможенного союза, в соответствии с которой ставки ввозной таможенной пошлины в отношении легковых автомобилей понижены в среднем на 5 % по сравнению с предыдущей редакцией Единого таможенного тарифа.

При этом в соответствии с решением Совета ЕЭК от 16 июля 2012 г. № 55 утверждён Перечень товаров и ставок, в отношении которых Республикой Беларусь и Республикой Казахстан применяются ставки ввозных таможенных пошлин, отличные от ставок Единого таможенного тарифа Таможенного союза. Основным смыслом данного документа сводится к тому, что в Беларуси и Казахстане ставки ввозной таможенной пошлины по отдельным позициям легковых и грузовых автомобилей, а также тракторов и автобусов были сохранены на прежнем уровне. Данное обстоятельство объясняется тем, что Беларусь и Казахстан не являются членами ВТО и, следовательно, освобождены от обязательств по снижению ставок ввозной таможенной пошлины на ввозимые транспортные средства.

В то же время необходимо отметить введение с 1 сентября 2012 года в Российской Федерации утилизационного сбора в отношении транспортных средств, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 августа 2012 г. № 870. Введение данного сбора фактически компенсировало эффект от снижения ставок ввозной таможенной пошлины. В наибольшей степени в части легковых автомобилей введение утилизационного сбора окажет влияние на ввоз подержанных автомобилей, а также на ввоз новых автомобилей неофициальными дилерами.

Кроме того, следует отметить унификацию Республикой Беларусь с 1 июля 2011 года ставок ввозной таможенной пошлины на бывшие в эксплуатации транспортные средства со ставками, применяемыми в России и Казахстане.

В соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 17 января 2012 г. № 36 с 24 января 2012 года отменена льгота по уплате налога на добавленную стоимость в отношении ввозимых на территорию Беларуси из третьих стран автомобилей. Ранее НДС на такую продукцию уплачивался только на величину разницы между стоимостью реализации автомобиля на внутреннем рынке и стоимостью его приобретения за рубежом. После указанной даты НДС взимается со всей стоимости ввезенного автомобиля.

В соответствии с решением Коллегии Евразийской экономической комиссии правительствам Сторон совместно с ЕЭК поручено разработать и утвердить подходы по осуществлению согласованной промышленной политики в сфере автомобилестроения, предусматривающей параметры и эффективные условия развития промышленных автосборочных производств на Едином экономическом пространстве.

При этом предполагается, что государства – члены ТС и ЕЭП будут исходить из того, что в рамках согласованных решений о развитии промышленных автосборочных производств на Едином экономическом пространстве будет сохранен подход в отношении утилизационного сбора,

предусматривающий что при ввозе в Россию из Беларуси и Казахстана транспортных средств, имеющих статус товаров Таможенного союза, утилизационный сбор не уплачивается.

В соответствии с решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 с 1 января 2015 года вступает в силу технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011). К указанному сроку уполномоченные органы государств – членов ТС и ЕЭП должны подготовить стандарты, соответствующие данному регламенту. При этом предполагается, что нормативные акты Сторон, принятые в данной сфере до принятия технического регламента Таможенного союза будут действовать до 1 июля 2016 года.

1.5. Состояние внешней и взаимной торговли.

В 2012 году наблюдается снижение суммарного объема ввоза на территории государств – членов Таможенного союза в рамках внешней торговли с третьими странами легковых автомобилей – по итогам 10 месяцев текущего года суммарный объем ввоза составил 92,8% от объемов ввоза за аналогичный период 2011 года. Суммарная стоимость ввезенных легковых автомобилей, напротив, увеличилась на 4,4%, средняя стоимость одного автомобиля увеличилась на 21,6%: с 15,6 тыс. долл. США в 2011 году до 19 тыс. долл. США в 2012 году.

Увеличение средней стоимости одного автомобиля, ввезенного в рамках внешней торговли с третьими странами, вызвано, с одной стороны, ростом стоимости данных товаров в силу инфляции, а, с другой стороны, связано с изменением конъюнктуры спроса на легковые автомобили в связи с ростом благосостояния населения.

Экспорт легковых автомобилей из государств – членов Таможенного союза в январе-октябре 2012 года снизился на 5,7% от объема экспорта за аналогичный период прошлого года, причем снижение наблюдается по всем государствам – членам Таможенного союза: в России на 4,8%, Беларуси на 10%, Казахстане на 66%. При этом следует отметить, что экспорт легковых автомобилей осуществляется в основном из России, из Беларуси и Казахстана отмечены только разовые поставки.

В свою очередь суммарная стоимость экспорта легковых автомобилей в 2012 году увеличилась на 5,6% по сравнению с 2011 годом, при этом соответственно выросла средняя стоимость одного экспортированного легкового автомобиля с 7,3 тыс. долл. США до 8,4 тыс. долл. США (на 14,7%).

В 2012 году наблюдалось снижение на 27,8% количества легковых автомобилей, перемещаемых в рамках взаимной торговли между государствами – членами Таможенного союза. Суммарная стоимость перемещенных в рамках взаимной торговли легковых автомобилей также снизилась на 16,9%. Также наблюдается снижение средней стоимости одного автомобиля с 9,7 тыс. долл. США до 9 тыс. долл. США (на 7,9%).

Снижение средней стоимости одного автомобиля связано с тем, что в структуре перемещаемых автомобилей снизилась доля более дорогих

подержанных автомобилей, произведенных в странах дальнего зарубежья и перемещаемых из Беларуси в Россию, и, соответственно, увеличилась доля более дешевых автомобилей российского производства, перемещаемых из России в Казахстан и Беларусь (в основном автомобили марки LADA).

Снижение количества перемещения в рамках взаимной торговли легковых автомобилей произошло за счет резкого падения вывоза легковых автомобилей из Беларуси – на 43,9% по сравнению с аналогичным периодом 2011 года.

В свою очередь количество легковых автомобилей, вывезенных в рамках взаимной торговли из России в Беларусь и Казахстан, увеличилось в 2,2 раза, а вывоз легковых автомобилей из Казахстана в Беларусь и Россию практически прекратился.

Импорт и экспорт легковых автомобилей в государствах – членах Таможенного союза в 2010 – 2012 годах в рамках внешней и взаимной торговли представлен на приведенных ниже диаграммах.



Экспорт автомобилей в рамках внешней и взаимной торговли государств-членов Таможенного союза в 2010 - 2012 годах



2. Производство, импорт и экспорт автомобилей в разрезе государств – членов ТС.

2.1. Республика Беларусь.

2.1.1. Производство автомобилей.

В Республике Беларусь в 2012 году произведено 270 легковых автомобилей, что на 17,3% превысило количество легковых автомобилей, произведенных в предшествующем году.

Единственным производителем легковых автомобилей в Белоруссии остается завод Юнисон в поселке Обчак Минской области, где осуществляется сборка автомобилей Iran Khodro Samand, изображение которого представлено на приведенной ниже иллюстрации. Также на данном предприятии мелкими партиями осуществляется сборка коммерческих автомобилей на базе шасси KIA и Ford, а также автомобилей специального назначения на базе автомобилей модели ГАЗ Газель. В перспективе планируется начать производство автомобилей Chery X1.



Iran Khodro Samand

Серийное производство автомобилей под маркой Geely на заводе «БелДжи» в настоящее время не начато – осуществляется сборка опытных экземпляров. Переход на выпуск серийных образцов ожидается в 2013 году.

2.1.2. Внешняя и взаимная торговля.

Импорт легковых автомобилей в Беларусь в 2011 году в рамках внешней торговли с третьими странами составил 280 тысяч автомобилей, увеличившись по сравнению с 2010 годом на 40,7%.

За 10 месяцев 2012 года на территорию Беларуси ввезено 59,6 тысячи легковых автомобилей, что на 78% меньше чем за аналогичный период прошлого года.

Снижение импорта легковых автомобилей в Беларусь в 2012 году связано с унификацией ставок ввозной таможенной пошлины на автомобили, бывшие в эксплуатации, в Беларуси со ставками применяемыми другими государствами –

членами ТС и ЕЭП, в результате чего размер подлежащих уплате таможенных платежей за ввоз автомобилей вырос приблизительно в 5 раз.

Экспорт легковых автомобилей из Беларуси в 2011 году в рамках внешней торговли с третьими странами составил 12 автомобилей, снизившись по сравнению с 2010 годом более чем в 2 раза.

За 10 месяцев 2012 года с территории Беларуси вывезено 9 легковых автомобилей, что на 10% меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

Импорт легковых автомобилей в Беларусь в 2011 году в рамках взаимной торговли с государствами – членами Таможенного союза составил 4 тысячи автомобилей, увеличившись по сравнению с 2010 годом на 49,4%.

За 10 месяцев 2012 года на территорию Беларуси в рамках взаимной торговли ввезено 7,3 тысячи легковых автомобилей, что практически в 2 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года.

подавляющее большинство легковых автомобилей в рамках взаимной торговли ввозятся в Беларусь из России.

Экспорт легковых автомобилей из Беларуси в 2011 году в рамках взаимной торговли с государствами – членами Таможенного союза составил 112,6 тысяч автомобилей, увеличившись по сравнению с 2010 годом практически в 5 раз.

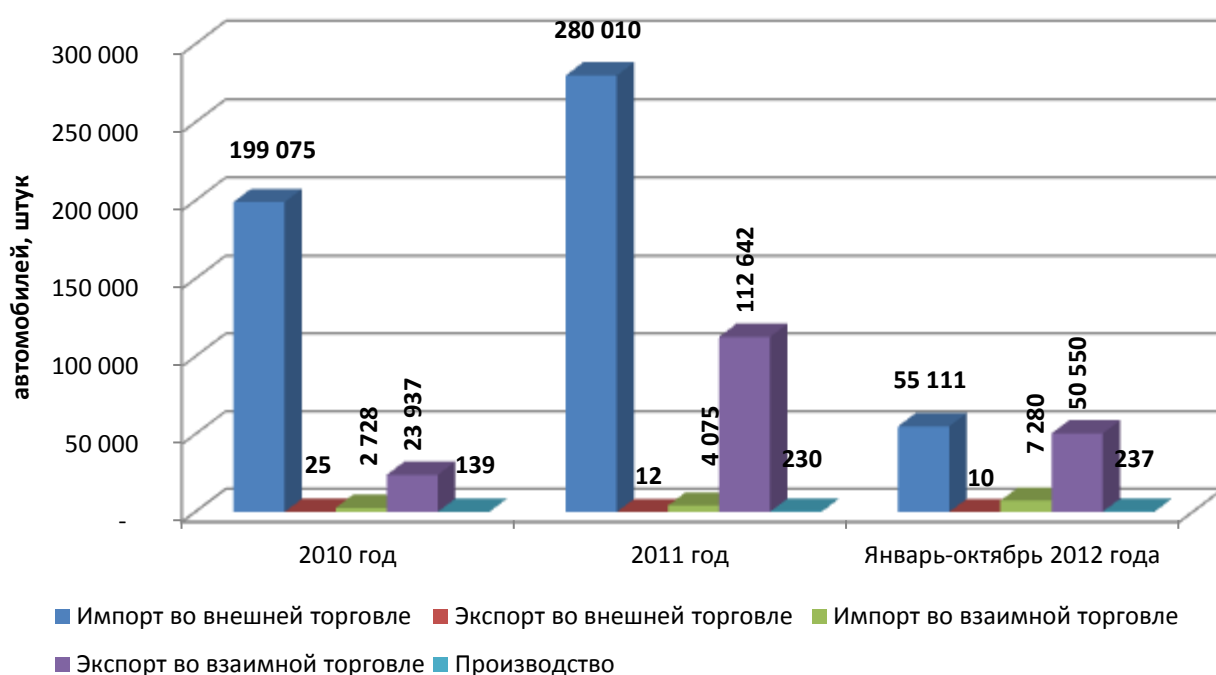
За 10 месяцев 2012 года с территории Беларуси в рамках взаимной торговли вывезено 50,6 тысяч легковых автомобилей, что составляет 49% от объема ввоза за аналогичный период 2011 года.

Резкое увеличение объемов экспорта автомобилей из Беларуси в 2011 году связано со стремлением граждан Беларуси и России ввезти на территорию Таможенного союза через Беларусь бывшие в эксплуатации автомобили из третьих стран, что с учетом существенно более низких ставок ввозной таможенной пошлины на данные товары, действовавших в Беларуси до 1 июля 2011 года, делало такой ввоз экономически выгодным. После указанной даты ставки ввозной таможенной пошлины на автомобили на территории государств – членов Таможенного союза были унифицированы, в результате чего вывоз автомобилей из Беларуси в Россию пошёл на спад.

В настоящее время в основном продолжается реализация в Россию подержанных автомобилей, ввезенных в Беларусь до унификации ставок таможенных пошлин.

Соотношение производства, импорта и экспорта легковых автомобилей в Беларуси в 2010-2012 годах представлено на приведенной ниже диаграмме.

Производство, импорт и экспорт автомобилей в Республике Беларусь в 2010 - 2012 годах



2.2. Республика Казахстан.

2.2.1. Производство автомобилей.

Производство легковых автомобилей в Республике Казахстан в 2012 году составило 19,1 тыс. автомобилей, увеличившись по с 2011 годом в 2,3 раза.

В целях развития казахстанского автопрома определено три площадки, на которых создаются специальные экономические условия для автопроизводства. Это предприятие АО «Агромашхолдинг» в Костанайе, (вложено более ста миллионов долларов), которое производит SsangYong, Iveco, ZAZ Chance, УАЗ и сельскохозяйственную технику в широком ассортименте, АО «Азия Авто» в Усть-Каменогорске (Škoda, Chevrolet, KIA, Lada 4x4), площадка группы «Astana Motors» по производству коммерческой техники «КАМАЗ» и Hyundai.

1) Завод «Азия-Авто».

16% выпущенных в Казахстане автомобилей в 2011 году выпущены Усть-Каменогорским заводом «Азия-Авто» (7316 автомобилей), который увеличил производство более чем вдвое по сравнению с 2010 годом. В настоящее время на этом заводе крупноузловым способом собирают внедорожники Лада 4x4, восемь моделей Kia, по четыре модели Chevrolet и Skoda, а также две модели Cadillac.

Производственная мощность завода составляет 60 тыс. автомобилей в год, при этом сборка автомобилей осуществляется по технологии SKD («отверточная сборка») без сварки и окраски кузовов.

Осенью 2011 года было подписано трехстороннее соглашение между заводом Азия-Авто, АвтоВАЗом и казахстанской государственной корпорацией Ertis о строительстве завода полного цикла со сваркой и окраской кузовов

мощностью 120 тысяч автомобилей LADA, Renault и Nissan в год. Строительство завода началось в 2012 году, а запуск первой очереди (90 тысяч автомобилей) запланирован на 2015 год.

Завод «Азия-Авто» является единственным казахстанским автосборочным предприятием, включенным в перечень хозяйствующих субъектов, осуществляющих производство автомобилей, утвержденный решением Комиссии Таможенного союза от 27 января 2010 г. № 169.

Завод «Азия-Авто» в 2010 году заключил соглашение о промышленной сборке автомобилей с Министерством индустрии и новых технологий Республики Казахстан, в соответствии с которым данный завод функционирует в режиме свободный склад и освобожден от уплаты ввозных таможенных пошлин за ввозимые автокомплектующие. В соответствии с решением Комиссии Таможенного союза от 27 ноября 2009 г. № 130 завод «Азия-Авто» должен наладить промышленную сборку автомобилей со сваркой и окраской кузовов и производственной мощностью не менее 25 тысяч автомобилей в год в срок до 2017 года.

2) Завод «Агромашхолдинг».

На Костанайском заводе АО «Агромашхолдинг» в 2011 году собрали 869 автомобилей SsangYong. В 2010 году на данном предприятии выпущено 77 автомобилей. Таким образом, объем производства увеличился более чем в 11 раз.

В текущем году автопроизводитель ожидает существенного роста объема выпуска, в связи с тем, что в марте 2012 года начата крупноузловая сборка автомобилей ZAZ Chance, годовой объем производства планируется на уровне 2200 штук в год.

Мелкими партиями осуществляется сборка автомобилей SsangYong Chairman, УАЗ Патриот и УАЗ Пикап.

Производственная мощность завода составляет 7 тысяч автомобилей в год, сборка автомобилей осуществляется по технологии SKD («отверточная сборка») без сварки и окраски кузовов.

Планы развития завода предполагают развитие производственных мощностей до 150 тысяч автомобилей в год со сваркой и окраской кузовов и переходом к полному производственному циклу, для чего предполагается привлечь инвестиции в размере 100 млн. долларов США.

Завод «Агромашхолдинг» в 2010 году заключил соглашение о промышленной сборке автомобилей с Министерством индустрии и новых технологий Республики Казахстан, в соответствии с которым данный завод функционирует в режиме свободный склад и освобожден от уплаты ввозных таможенных пошлин за ввозимые автокомплектующие. В соответствии с решением Комиссии Таможенного союза от 27 ноября 2009 г. № 130 завод «Агромашхолдинг» должен наладить промышленную сборку автомобилей со сваркой и окраской кузовов и производственной мощностью не менее 25 тысяч автомобилей в год в срок до 2017 года.

3) Завод «СарыАркаАвтопром».

Завод «СарыАркаАвтопром» начал функционировать в 2012 году и в настоящее время осуществляет сборку автомобилей в тестовом режиме. На заводе планируется осуществлять сборку легковых автомобилей УАЗ моделей Патриот и Пикап, а также коммерческих автомобилей IVECO Power Daily. На первоначальном этапе планируется выход завода на производственную мощность 18 тысяч автомобилей в год. При этом сборка автомобилей будет осуществляться по отверточной технологии.

Завод «СарыАркаАвтопром» в 2010 году заключил соглашение о промышленной сборке автомобилей с Министерством индустрии и новых технологий Республики Казахстан, в соответствии с которым данный завод функционирует в режиме свободный склад и освобожден от уплаты ввозных таможенных пошлин за ввозимые автокомплектующие. В соответствии с решением Комиссии Таможенного союза от 27 ноября 2009 г. № 130 завод «СарыАркаАвтопром» должен наладить промышленную сборку автомобилей со сваркой и окраской кузовов и производственной мощностью не менее 25 тысяч автомобилей в год в срок до 2017 года.

Тем не менее, дальнейшие планы завода по расширению производства и переходу к полному производственному циклу со сваркой и окраской кузовов в настоящее время не объявлены.

2.2.2. Внешняя и взаимная торговля.

Импорт легковых автомобилей в Республику Казахстан в 2011 году составил 25,7 тысяч автомобилей, увеличившись по сравнению с 2010 годом на 25%.

За 10 месяцев 2012 года импорт легковых автомобилей в Казахстан составил 28,4 тысячи автомобилей, что практически в 2 раза больше чем за аналогичный период 2011 года.

Экспорт легковых автомобилей из Казахстана в 2011 году в рамках внешней торговли с третьими странами составил 964 автомобиля, увеличившись по сравнению с 2010 годом на 17%.

За 10 месяцев 2012 года с территории Казахстана вывезено 260 легковых автомобилей, что на 66% меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

Импорт легковых автомобилей в Казахстан в 2011 году в рамках взаимной торговли с государствами – членами Таможенного союза составил 16,3 тысячи автомобилей, увеличившись по сравнению с 2010 годом в 2,3 раза.

За 10 месяцев 2012 года на территорию Казахстана в рамках взаимной торговли ввезено 52,3 тысячи легковых автомобилей, что в 3,5 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Подавляющее большинство легковых автомобилей в рамках взаимной торговли ввозится в Казахстан из России.

Экспорт легковых автомобилей из Казахстана в 2011 году в рамках взаимной торговли с государствами – членами Таможенного союза составил 908 автомобилей, увеличившись по сравнению с 2010 годом практически в 6 раз.

За 10 месяцев 2012 года с территории Казахстана в рамках взаимной торговли вывезено только 4 легковых автомобиля, что составляет 0,4% от объема ввоза за аналогичный период 2011 года. Следует отметить, что вывоз автомобилей из Казахстана в принципе нехарактерен, а всплеск экспорта автомобилей в 2011 году связан с попыткой наладить поставки в Россию и Беларусь автомобилей, ввезенных в Казахстан из третьих стран и выпущенных для внутреннего потребления на территории Таможенного союза, не получившей развития.

Соотношение производства, импорта и экспорта легковых автомобилей в Казахстане в 2010-2012 годах представлено на приведенной ниже диаграмме.



2.3. Российская Федерация.

2.3.1. Производство автомобилей.

В Российской Федерации в 2012 году выпущено 1 969,2 тыс. легковых автомобилей, что на 13,5% больше чем в 2011 году.

В месячной динамике наблюдается снижение объемов производства легковых автомобилей в июне-августе 2012 года по отношению к предыдущему месяцу, что связано с одной стороны с падением спроса на автомобили в период отпусков, а с другой стороны – с увеличением импорта автомобилей из третьих стран в ожидании введения утилизационного сбора.

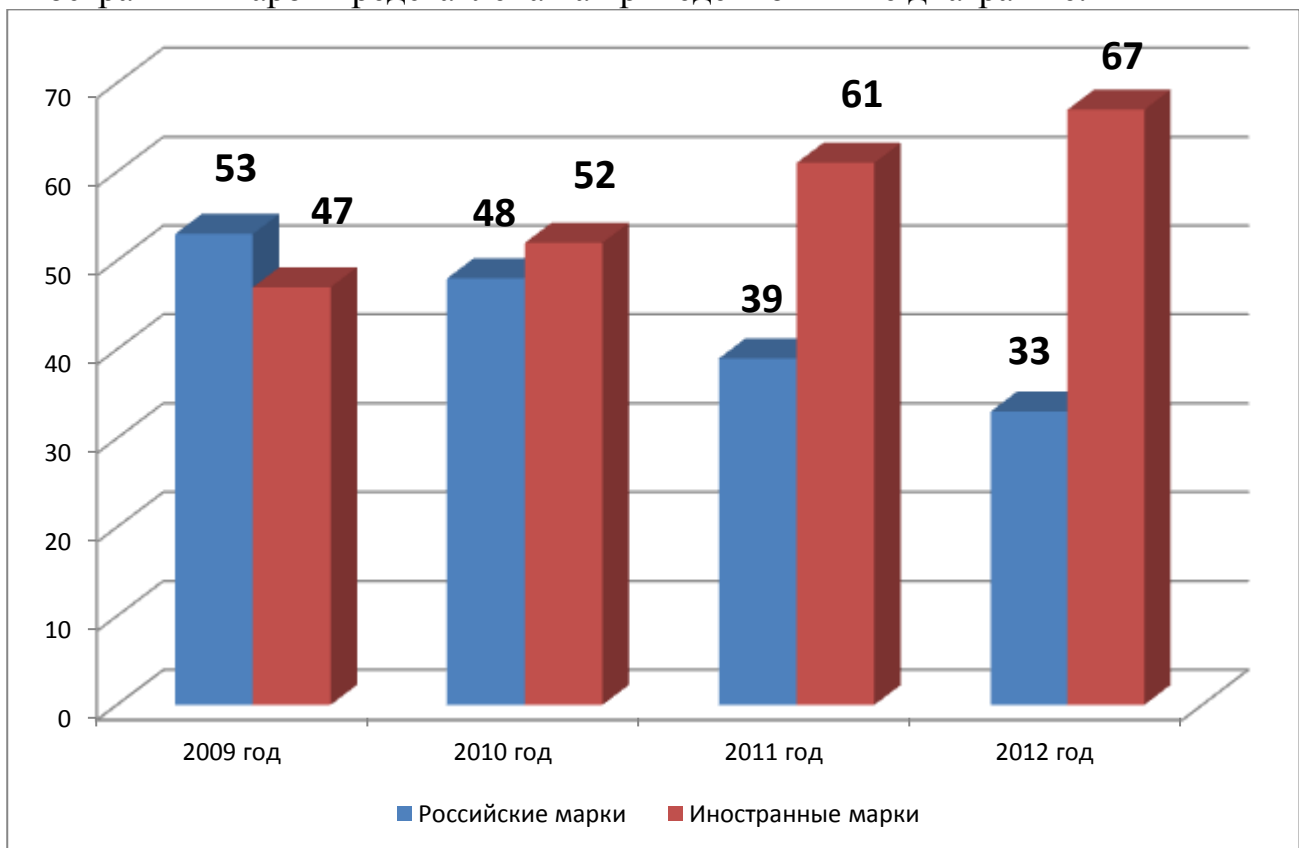
В сентябре 2012 года наоборот отмечен рост объемов производства легковых автомобилей на 16,9% по сравнению с августом, что связано с введением утилизационного сбора и связанным с этим повышением экономической привлекательности производства автомобилей внутри страны по сравнению с их импортом из третьих стран.

Необходимо отметить, что в России происходит постепенное увеличение доли автомобилей иностранных марок в общем объеме производства легковых автомобилей. Увеличение доли автомобилей иностранных производителей

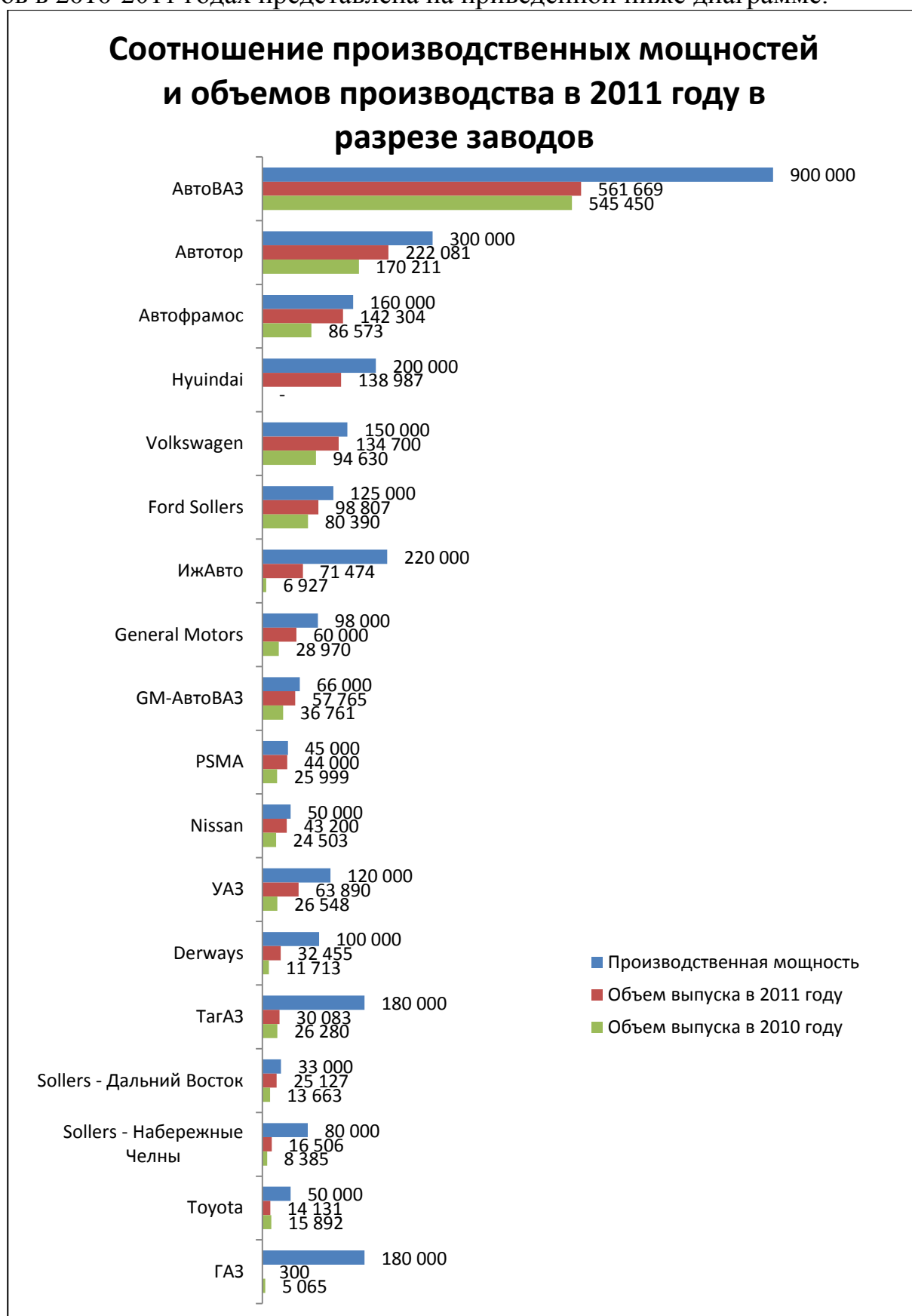
связано с тем, что производство автомобилей иностранных марок развивается более интенсивно, чем производство автомобилей под национальными брендами. Кроме того, в связи с ростом благосостояния населения увеличивается спрос на более дорогие автомобили, которыми являются автомобили иностранных марок. Так в 2011 году прирост производства иномарок составил 69% по отношению к предыдущему году, в то время как прирост производства отечественных автомобилей составил только 6%. Всего в 2011 году в России было выпущено более 674 тыс. автомобилей национальных марок и около 1053 тыс. автомобилей иностранных марок.

В 2012 году выпуск автомобилей национальных марок составил 640,2 тыс. штук, сократившись по сравнению с предыдущим годом на 5%, а выпуск автомобилей иностранных марок составил 1 329 тыс. штук, увеличившись по сравнению с 2011 годом на 26,2%.

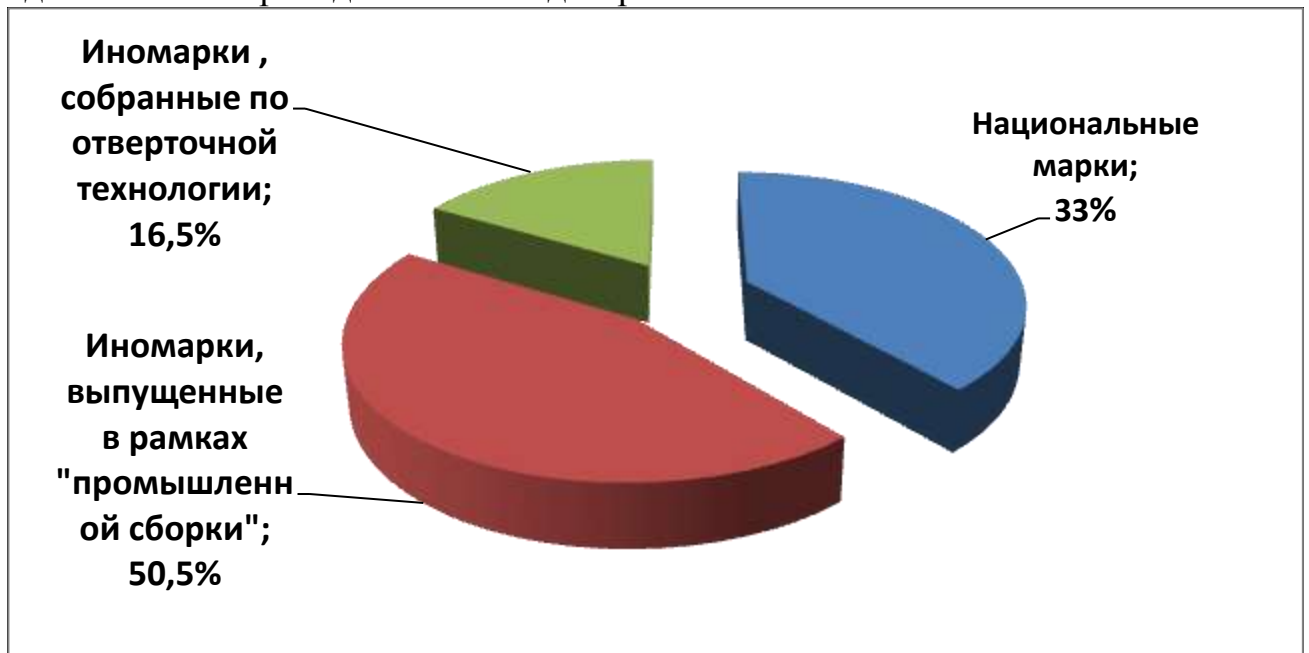
Динамика производства легковых автомобилей в разрезе национальных и иностранных марок представлена на приведенной ниже диаграмме.



Степень загрузки производственных мощностей российских автомобильных заводов в 2010-2011 годах представлена на приведенной ниже диаграмме.



Распределение выпуска легковых автомобилей по национальным и иностранным маркам, а также применяемой технологии производства в 2012 году представлено на приведённой ниже диаграмме.



Производство автомобилей в разрезе производителей выглядит следующим образом.

1) АвтоВАЗ.

АвтоВАЗ в 2011 году увеличил производство по сравнению с 2010 годом всего на 3% - выпущено почти 562 тысячи автомобилей. При этом на АвтоВАЗе также осуществляется производство машинокомплектов, сборка автомобилей из которых осуществляется на других предприятиях. Выпуск машинокомплектов вырос с 77 тысяч в 2010 году до 162 тысяч в 2011 году. На показателях работы АвтоВАЗа сказался перенос производства морально устаревших моделей автомобилей на ИжАвто — с января по август в Тольятти было выпущено всего 55413 «классических» седанов против 151 тысячи в 2010 году, но машинокомплекты для ИжАвто продолжают делать на ВАЗе. Объем выпуска остальных моделей вырос в среднем на 28%: это Приора (151846 штук), Калина (148985 штук), Самара (131490 штук) и Лада 4x4 (71858 штук). В конце года в цехе производства Калины начали производить модель Гранта (2077 машин) и была введена третья смена. Завершена модернизация первой линии главного конвейера, закрытой еще в конце 2009 года, — в марте 2012 на ней начато производство универсалов Лада Ларгус (план на 2012 год — 30 тысяч машин), к концу года компанию им составят соплатформенные автомобили под маркой Nissan, а позже — Renault. В декабре 2011 года была закрыта на реконструкцию третья линия конвейера, а сборку модели Приора перевели на вторую линию, где также продолжается сборка автомобилей семейства Самара. После завершения модернизации производства суммарная мощность АвтоВАЗа должна превысить 900 тысяч автомобилей в год.

В октябре 2011 года под контроль АвтоВАЗа также перешел завод ИжАвто. В 2011 году завод по полному циклу выпустил 71474 автомобиля — это классические Жигули (63753 штуки), «каблучки» Иж-27175 на их базе (5241 штука), а также автомобили Kia (2480 штук Spectra и Sorento). Кроме того, на заводе начато производство модели Лада Гранта, причем в перспективе данная модель должна полностью заменить автомобили классических моделей АвтоВАЗа.

Полная модернизация завода с расширением мощностей с 220 до 360 тысяч машин должна завершиться в 2014 году — здесь будут производиться автомобили Лада, Renault и Nissan.

Кроме того, выпуск продукции под маркой Лада осуществлялся рядом сотрудничающих с АвтоВАЗом предприятий. Тольяттинские компании «Бронто» и «Супер-Авто» вместе выпустили 6646 автомобилей против 4153 штук годом ранее — это Самары и Приоры с мощными моторами и спецавтомобили на базе Нивы. Проект крупноузловой сборки вазовских моделей на предприятии «ЧеченАвто» в г. Аргун пока развивается медленно: в прошлом году выпущено только 678 машин. Но в августе здесь начали тестовую сборку Приоры, которая полностью заменит седан ВАЗ-2107, а план на этот год — 5000 автомобилей модели Лада Приора.

При этом продажи новых легковых автомобилей под маркой LADA в России в 2011 году составили 578,4 тысячи штук, увеличившись по сравнению с 2010 годом на 11%. При этом за 8 месяцев 2012 года продажи автомобилей LADA составили 349 тысяч штук, что на 11% меньше, чем за аналогичный период 2011 года.

Автомобили, выпускаемые АвтоВАЗом, находятся в самом дешевом ценовом сегменте на российском рынке. Их возможными конкурентами являются подержанные автомобили, импортируемые из третьих стран, а также автомобили китайских марок, выпускаемые в России.

2) Ульяновский автомобильный завод (УАЗ).

УАЗ в 2011 году увеличил производство внедорожников на 25% по сравнению с предыдущим годом, до 33 тысяч штук, в том числе 18 тысяч автомобилей модели Патриот, 12 тысяч автомобилей модели Хантер и 2,6 тысячи автомобилей модели Пикап.

Ценовой диапазон продукции завода находится на уровне 500 тысяч рублей. Основными конкурентами автомобилям под маркой УАЗ в данном ценовом диапазоне являются модели, выпускаемые при участии иностранных марок — Renault Duster и Chevy-NIVA. Ближайший автомобиль того же класса по стоимости SsangYong Action, стоимость которого составляет около 800 тысяч рублей, а схожие по назначению модели ведущих мировых марок стоят в 2 и более раз дороже.

При этом с учетом небольших объемов производства и несовременной конструкции экспорт автомобилей УАЗ за пределы государств — членов Таможенного союза практически не осуществляется, а в Казахстане организовано собственное производство автомобилей УАЗ.

С учетом коммерческих моделей объем выпуска достиг 64 тысяч машин против 55 тысяч годом ранее, то есть 120-тысячные мощности завода были использованы приблизительно на 50%.

В перспективе планируется осуществить модернизацию производства: на развитие завода будет потрачено 3,3 млрд рублей.

3) ГАЗ (г. Нижний Новгород).

На ГАЗе в ноябре 2011 года начали «отверточную» сборку Skoda Yeti (до конца года выпущено около 300 машин). Переход на производство полного цикла намечен на конец 2012 года, в перспективе планируется начать сборку автомобилей Volkswagen Jetta и Skoda Octavia третьего поколения, а к 2015 году объем выпуска трех моделей должен составить плановые 110 тысяч машин.

Автомобили Chevrolet Aveo начали собирать в отдельном цехе с осени текущего года, планируемый объем производства – 30 тысяч машин в год.

Степень локализации производства данных моделей автомобилей на ГАЗе определяется в рамках соглашения, заключенного концерном Фольксваген с Минэкономразвития России, степень локализации должна постепенно достичь 60% к 2018 году.

4) Автотор (г. Калининград).

Автотор является лидером среди автосборочных предприятий, выпускающих автомобили иностранных марок по технологии SKD: в 2011 году объем выпуска составил 222081 автомобиля, увеличившись по сравнению с предыдущим годом на 31%.

В настоящее время на предприятии выпускают 26 моделей легковых автомобилей четырех марок:

- девять моделей Kia: Cee'd, Soul, Venga, Carens, Sportage, Sorento, Cerato, Optima и Mohave;
- семь моделей Chevrolet: Lacetti, Aveo, Epica, Orlando, Malibu, Captiva и Tahoe;
- семь моделей Opel: Zafira, Meriva, Insignia Antara, Mokka и Astra двух поколений;
- три модели Cadillac: CTS, SRX и Escalade.

Кроме того, в отдельном цехе по мелкоузловой технологии MKD (не является промышленной сборкой) собирают автомобили BMW (седаны третьей, пятой и седьмой серий и кроссоверы X1, X3, X5 и X6), причем на калининградские машины уже приходится две трети продаж BMW в России. В 2011 году выпущено около 18 тысяч автомобилей BMW.

В то же время цеха сварки и окраски пока загружены слабо — на 80-тысячных мощностях собрано лишь 14229 седанов Chevrolet Lacetti.

Завод Автотор расположен в свободной экономической зоне в Калининградской области и поэтому не заключал соглашений с Минэкономразвития России о промышленной сборке автомобилей. Следовательно, завод освобожден от обязательств по локализации производства и созданию производственных мощностей по сварке и окраске кузовов.

5) Автофрамос (г. Москва).

Московский завод Автофрамос выпустил в 2011 году 142304 автомобиля Renault, увеличив по сравнению с 2010 годом рост объем производства на 64%.

В настоящее время завод вышел на максимальную мощность в 160 тысяч машин в год при трехсменном режиме работы. По полному циклу на заводе ведется сборка автомобилей моделей Logan, Sandero и Duster, кроме того производится «отверточная» сборка моделей Megane и Fluence, не подпадающая под понятие промышленная сборка.

При этом производство моделей Logan и Sandero локализовано уже на 60%, а производство модели Duster – примерно на 50%. После начала производства двигателей для автомобилей Renault на заводе АвтоВАЗа в Тольятти, запланированном на 2015 год, степень локализации продукции, выпускаемой Автофрамосом должна достичь 74%.

Перевод моделей Megane и Fluence на сборку со сваркой и окраской кузовов запланирован на первую половину 2013 года, когда будет завершена автоматизация сварочной линии и мощность завода вырастет до 176 тысяч машин. Тогда же на Автофрамосе будет запущена крупноузловая сборка моделей Latitude и Koleos.

При этом концерн Renault-Nissan заключил соглашение с Минэкономразвития России об организации промышленной сборки автомобилей на новых условиях, в результате чего к 2018 году суммарный годовой объем выпуска автомобилей под марками Renault и Nissan должен составлять 350 тысяч автомобилей в год с уровнем локализации производства 60%.

6) Хендай (г. Санкт-Петербург).

Завод Хендай в Санкт-Петербурге открылся в конце 2010 года и начал выпуск автомобилей с 2011 года. Учредителем завода является компания Hyundai. В 2011 году завод произвел 138987 автомобилей, из которых 85% пришлось на Hyundai Solaris и 15% - на появившийся в производственной линейке в августе 2011 года Kia Rio.

В настоящее время завод работает в трехсменном режиме и близок к достижению максимальной мощности: план на этот год — 200 тысяч машин, разделенные поровну между моделями Rio и Solaris.

Выпускаемые в Санкт-Петербурге Hyundai Solaris и Kia Rio с самого начала производства локализованы на 45%, причем завод Хендай не заключал соглашения с Минэкономразвития России на новых условиях промсборки, а значит степень локализации производства, которую он должен достичь, составляет 30%.

7) Фольксваген (г. Калуга).

В 2011 году заводом выпущено 134700 автомобилей, что на 42% больше, чем в 2010 году. С августа 2011 года завод вышел практически на полную мощность, составляющую 150 тысяч автомобилей в год.

По полному циклу на данном заводе собрали 125203 автомобиля — это две модели Volkswagen (около 70 тысяч машин Polo-седан и Tiguan) и две модели Skoda (55 тысяч хэтчбеков Fabia и Octavia).

Остальные 9497 автомобилей, собранные по «отверточной» технологии модели Touareg и Multivan, не подпадают под понятие промышленная сборка. Необходимо отметить, **что в случае сборки дорогих моделей автопроизводителю выгоднее платить ввозные пошлины за кузова (15% от их таможенной стоимости, но не менее 5000 евро), чем за ввоз готовых автомобилей (30% от таможенной стоимости).**

В перспективе планируется расширение мощностей до 200 тысяч машин в год и перенос производства автомобилей Skoda на ГАЗ.

Степень локализации производства модели Volkswagen Polo составляет около 40%, однако производство трех других моделей автомобилей (Volkswagen Tiguan, Skoda Fabia и Skoda Octavia), выпускаемых заводом по полному циклу, локализовано только на 10 – 25%. В результате средний показатель локализации составляет около 30%.

При этом концерн Фольксваген заключил соглашение с Минэкономразвития России об организации промышленной сборки автомобилей на новых условиях, в результате чего к 2018 году его годовой объем выпуска должен составить 350 тысяч автомобилей в год с уровнем локализации производства 60%.

8) Форд Соллерс (г. Всеволожск).

Всеволожский завод Ford Sollers в 2011 году со сваркой и окраской выпустил 98807 машин, увеличив по сравнению с 2010 годом объем производства на 22,9%. По итогам 2012 года планирует выпустить 119 тысяч, при потенциальной мощности предприятия — 125 тысяч автомобилей. Модельный ряд представлен моделями Focus и Mondeo.

Завод Ford достиг 30-процентного порога еще до того, как включился в режим промсборки, но дальше минимально разрешенного «норматива» в настоящее время так и не продвинулся.

При этом необходимо отметить, что Форд-Соллерс заключил соглашение с Минэкономразвития России об организации промышленной сборки автомобилей на новых условиях, в результате чего к 2018 году его годовой объем выпуска должен составить 350 тысяч автомобилей в год с уровнем локализации производства 60%.

9) Соллерс – Дальний Восток.

Завод Соллерс-Дальний Восток в 2011 году увеличил объем выпуска на 84% по сравнению с 2010 годом — до 25127 автомобилей марки SsangYong. Производственная мощность завода благодаря оптимизации производства выросла с 25 до 33 тысяч машин в двухсменном режиме. Автомобили по-прежнему собирают крупноузловым способом — запуск комплекса сварки и окраски намечен на 2013 год.

Также в 2012 году на заводе Соллерс-Дальний Восток начата «отверточная» сборка двух моделей Mazda (не менее 25 тысяч машин в год) и автомобилем Toyota Land Cruiser Prado (12 тысяч в год).

Завод Соллерс–Дальний Восток является участником программы промышленной сборки автомобилей на условиях, определённых постановлением Правительства Российской Федерации от 25 марта 2005 г. № 166 (условия промсборки № 1), т.е. производственная мощность завода должна составлять не менее 25 тысяч автомобилей в год, а также должна быть достигнута степень локализации на уровне 30%. По плану завод должен был выйти на 10-процентную локализацию производства в декабре 2011 года, однако реальная степень локализации в настоящее время не превышает 5%. Кроме того, завод по-прежнему **продолжает работать по отверточной технологии**, а запуск комплекса сварки и окраски (также являющегося обязательным условием режима промышленной сборки) состоится в 2013 году.

10) Соллерс – Набережные Челны.

Завод Соллерс-Набережные Челны в 2011 году выпустил по полному циклу 16506 автомобилей Fiat (Albea, Linea и Doblo Panorama) и **закрылся на реконструкцию**. С 2013 года на данном заводе планируется сборка легковых моделей Ford с рамках СП Ford-Sollers, причем штамповочное производство для этого завода должно быть запущено в г. Елабуга.

Завод Соллерс – Набережные Челны не заключал соглашения с Минэкономразвития России о промышленной сборке автомобилей. Тем не менее, в случае начала выпуска на данном заводе автомобилей под маркой Форд к нему будут применяться требования по локализации производства в соответствии с соглашением, заключенным между компанией Форд-Соллерс и Минэкономразвития России на новых условиях промсборки, т.е. к 2018 году должна быть поэтапно достигнут годовой объем выпуска не менее 350 тысяч автомобилей в год с уровнем локализации производства 60%.

11) Дженерал Моторс.

Предприятие Дженерал Моторс в поселке Шушары Ленинградской области в 2011 году увеличило объем выпуска более чем вдвое, до 60 тысяч машин со сваркой и окраской. Основной объем составили модели Chevrolet Cruze и Opel Astra нового поколения.

При этом производство дорогих моделей Chevrolet Captiva и Opel Antara переведено на завод Автотор в Калининград.

В конце 2011 года на заводе в Шушарах введен трехсменный график работы— мощность увеличилась с 70 до 98 тысяч автомобилей, план на 2012 год — 85 тысяч машин).

Также планируется, что в ближайшие три года будет построена вторая очередь завода в Шушарах и производительность возрастет до 230 тысяч машин.

В свою очередь, совместное предприятие GM-АвтоВАЗ в Тольятти выпустило в 2011 году 57765 автомобилей. В частности, было увеличено производство внедорожников Chevrolet Niva на 57%.

В настоящее время завод в Тольятти работает в двухсменном режиме с мощностью 66 тысяч машин в год, но по плану через три года на совместном предприятии начнется производство Нивы нового поколения под марками Лада и Chevrolet, для чего мощность сборочной площадки будет увеличена до 120 тысяч машин в год.

В отношении степени локализации производства необходимо отметить, что в GM начали с «отверточной» сборки еще в 2006 году. В 2011 году предполагалось достижение степени локализации производства на уровне 30%, но лишь летом 2012 года локализация на заводе в Шушарах достигла 20%.

Кроме того, концерн Дженерал Моторс заключил соглашение с Минэкономразвития России об организации промышленной сборки автомобилей на новых условиях, в результате чего к 2018 году его годовой объем выпуска должен составить 350 тысяч автомобилей в год, а уровень локализации производства должен быть поэтапно увеличен до 60%.

Отчасти по новому соглашению повышению уровня локализации производства будет способствовать то, что при его определении теперь будет учитываться завод в Тольятти, а также объем выпуска автомобилей модели Chevrolet Niva.

12) ПСМА Рус (Пежо – Ситроен – Мицубиши) (г. Калуга).

Калужский завод PSMA в 2011 году осуществлял выпуск автомобилей по «отверточной» технологии — за год собрано 44 тысячи машин при производственной мощности завода 45 тыс. автомобилей в год. Из них примерно 29500 хэтчбеков Peugeot 308 и Citroen C4, 9000 кроссоверов Mitsubishi Outlander XL и 5500 Peugeot 4007 и Citroen C-croser.

В августе 2012 года состоялся запуск комплекса сварки и окраски, в результате чего производственная мощность завода возросла до 125 тысяч машин в год. Первой моделью полного цикла является модель Peugeot 308.

Завод ПСМА Рус является участником программы промышленной сборки автомобилей на условиях, определенных постановлением Правительства Российской Федерации от 25 марта 2005 г. № 166 («старые» условия), т.е. производственная мощность завода должна составлять не менее 25 тысяч автомобилей в год, а также должна быть достигнута степень локализации на уровне 30%. По плану завод должен был выйти на 10-процентную локализацию производства в январе 2012 года, также должно быть организована производственная линия по сварке и окраске кузовов. На практике требуемая в соответствии с критериями промышленной сборки степень локализации на уровне 10% была достигнута только в августе 2012 года после запуска цехов сварки и окраски.

13) Ниссан (г. Санкт-Петербург).

Завод Nissan в Санкт-Петербурге в 2011 году выпустил 43200 автомобилей, увеличив выпуск автомобилей по сравнению с 2010 годом на 76%. На заводе выпускаются автомобили трех моделей: Teana, X-Trail и Murano. С апреля текущего года завод работает в трехсменном режиме и близок к достижению максимальной производительности — 50 тысяч машин в год, но расширять

мощности данного предприятия автопроизводитель не намерен – основная ставка сделана на сборку машин в Тольятти и Ижевске.

Завод Ниссан является участником программы промышленной сборки автомобилей на условиях, определенных постановлением Правительства Российской Федерации от 25 марта 2005 г. № 166 (условия промсборки № 1), т.е. производственная мощность завода должна составлять не менее 25 тысяч автомобилей в год, а также должна быть поэтапно достигнута степень локализации на уровне 30%. В 2012 году требуемая степень локализации составляет 10%, на практике автопроизводитель заявляет о степени локализации производства на уровне 17%.

При этом концерн Рено-Ниссан заключил соглашение с Минэкономразвития России об организации промышленной сборки автомобилей на новых условиях, в результате чего к 2018 году суммарный годовой объем выпуска автомобилей под марками Renault и Nissan должен составлять 350 тысяч автомобилей в год с уровнем локализации производства 60%.

14) Дервейс (г. Черкесск).

Завод Дервейс, занимающийся выпуском автомобилей китайских марок, почти втрое увеличил в 2011 году объемы производства – до 32455 машин. По полному циклу на данном заводе производят автомобили Lifan Smily, Breez и Solano, Geely МК и Haima 3.

При этом две трети мощностей по-прежнему не задействованы, несмотря на то, что в 2012 году производственную программу дополнили модели Lifan X60 и Haima 2.

В перспективе на заводе планируется сборка автомобилей Luxgen 7 SUV.

Кроме того, на Дервейсе ведут сварку и окраску кузовов внедорожников Great Wall Hover (7416 штук в прошлом году), которые затем уходят на сборку на завод «ИМС» компании Ирито, расположенный в Московской области.

Завод Дервейс не заключал с Минэкономразвития России соглашения о промышленной сборке автомобилей, в результате чего завод освобожден от требований по достижению степени локализации производства, при этом ввоз автокомпонентов для их производства осуществляется с уплатой ввозных таможенных пошлин.

15) ТагАЗ (г. Таганрог).

ТагАЗ в 2011 году работал с перебоями из-за финансовых трудностей, поэтому объем выпуска почти не изменился по сравнению с 2010 годом — 26173 легковых автомобиля по полному циклу при общей производственной мощности 180 тысяч автомобилей в год (снижение объема производства по сравнению с 2010 годом составило 0,4%). Из них 11716 штук – автомобили марки Vortex (старые модели Chery), на Hyundai пришлась 10491 машина, остальное — Tagaz, BYD и JAC, а проект сборки китайских легковых автомобилей Great Wall не получил развития.

К концу 2011 года завод полностью реструктурировал долги перед банками (более 20 млрд рублей), но на протяжении 2012 года сотрудников завода

несколько раз отправляли в вынужденный отпуск из-за нехватки денег на закупку машинокомплектов. В сентябре 2012 года на ТагАЗе было сокращено 1,5 тысячи работников – около половины всех работающих на заводе.

Справочно: по заявлениям завода в этом году на ТагАЗе планируют увеличить объем производства (в основном за счет китайских моделей) и представить пятидверный хэтчбек собственной разработки. Реализация данных планов напрямую зависит от наличия инвестиций, поиск которых затруднен в связи с тем, что завод проходит процедуру банкротства, а один из основных кредиторов завода – Сбербанк России – заинтересован в банкротстве завода в целях получения контроля над производственными мощностями завода.

Завод ТагАЗ не заключал с Минэкономразвития России соглашения о промышленной сборке автомобилей, в связи с чем завод не имеет обязательств по достижению определенной степени локализации производства.

16) Тойота (пос. Шушары, Ленинградская область).

Завод Toyota под Санкт-Петербургом в 2011 году выпустил 14131 автомобилей, по сравнению с 2010 годом произошло снижение объемов производства на 11%. Данное снижение было вызвано переходом на выпуск модели Camry нового поколения. Нарастивать мощности и расширять модельный ряд завод в ближайшей перспективе не планирует: сейчас завод работает в одну смену (плановая мощность — 50 тысяч машин в двухсменном режиме), зато в 2014 году должны открыться цех штамповки и производство пластиковых деталей.

Завод Тойота является участником программы промышленной сборки автомобилей на условиях, определённых постановлением Правительства Российской Федерации от 25 марта 2005 г. № 166 (условия промсборки № 1), т.е. производственная мощность завода должна составлять не менее 25 тысяч автомобилей в год, а также должна быть достигнута степень локализации на уровне 30%. По плану завод должен был выйти на 20-процентную локализацию производства в июне 2011 года. На практике в настоящее время степень локализации составляет 15%.

Сводная таблица объемов производства автомобилей в 2010 – 2011 годах в разрезе автопроизводителей представлена в приложении.

2.3.2. Внешняя и взаимная торговля.

Импорт легковых автомобилей в Россию в 2011 году в рамках внешней торговли с третьими странами составил 984 тысячи автомобилей, увеличившись по сравнению с 2010 годом на 43,3%.

За 10 месяцев 2012 года на территорию России ввезено 912 тысяч легковых автомобилей, что на 14,1% больше чем за аналогичный период прошлого года.

Экспорт легковых автомобилей из России в 2011 году в рамках внешней торговли с третьими странами составил 63,7 тысячи автомобилей, увеличившись по сравнению с 2010 годом на 55,8%.

За 10 месяцев 2012 года с территории России вывезено 47,1 тысячи легковых автомобилей, что на 4,8% меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

Импорт легковых автомобилей в Россию в 2011 году в рамках взаимной торговли с государствами – членами Таможенного союза составил 109 тысяч автомобилей, увеличившись по сравнению с 2010 годом в 4,5 раза.

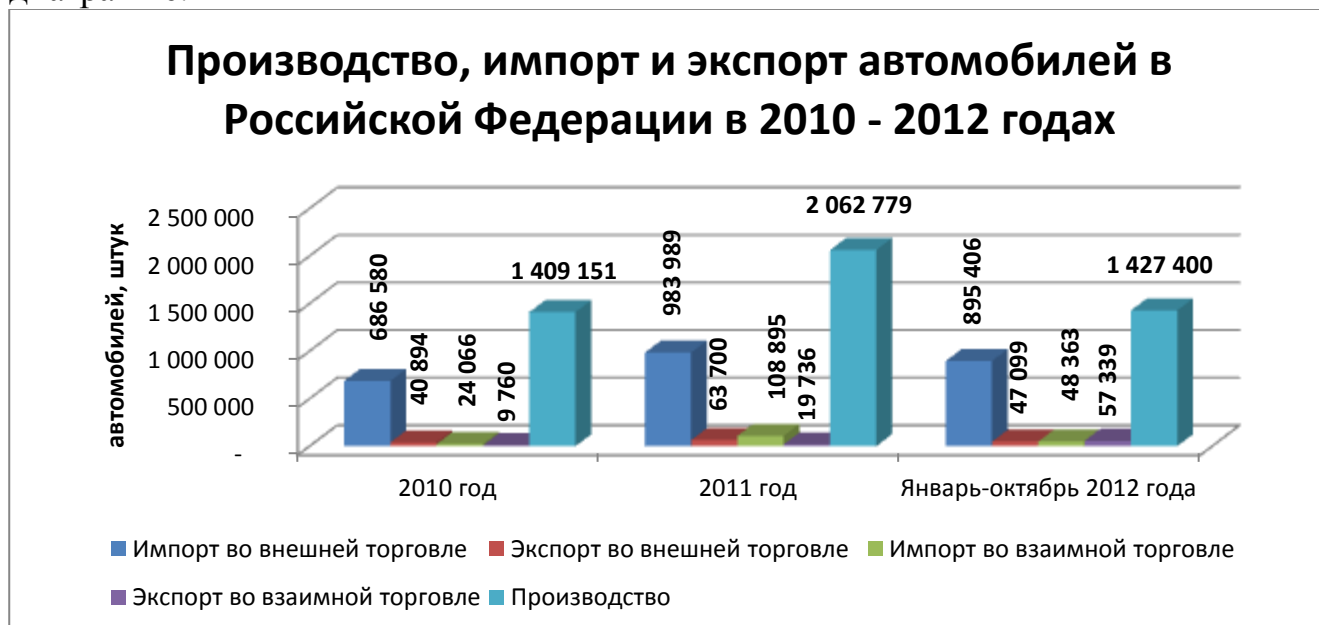
За 10 месяцев 2012 года на территорию России в рамках взаимной торговли ввезено 48,4 тысячи легковых автомобилей, что в 2 раза меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

Подавляющее большинство легковых автомобилей в рамках взаимной торговли ввезено в Россию из Беларуси.

Экспорт легковых автомобилей из России в 2011 году в рамках взаимной торговли с государствами – членами Таможенного союза составил 19,7 тысяч автомобилей, увеличившись по сравнению с 2010 годом более чем в 2 раза.

За 10 месяцев 2012 года с территории России в рамках взаимной торговли вывезено 57,3 тысячи легковых автомобилей, что более чем в 3 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года. Данный рост связан с увеличением спроса на автомобили российской сборки в Беларуси и Казахстане за счет повышения ввозных таможенных пошлин на автомобили, бывшие в эксплуатации, из третьих стран.

Соотношение производства, импорта и экспорта легковых автомобилей в Российской Федерации в 2010-2012 годах представлено на приведенной ниже диаграмме.



3. Реализация на внутреннем рынке.

3.1. Республика Беларусь.

В 2012 году объем продаж новых легковых автомобилей в Беларуси составил 18,9 тыс. штук, увеличившись по сравнению с 2011 годом на 16,5%

В 2011 году объем продаж новых автомобилей в Беларуси составил 16,3 тысячи автомобилей, увеличившись на 26% по сравнению с 2010 годом.

Характерной особенностью автомобильного рынка Беларуси в 2012 году стало дальнейшее перераспределение покупательского интереса в сторону **иностраных автомобильных брендов**. Продажи автомобилей российских брендов сократились – на 33%, а продажи дилеров, работающих с импортными брендами, выросли на 51%. Отчасти данное обстоятельство объясняется увеличением поставок в Беларусь автомобилей иностранных марок, собранных в России (в частности, Volkswagen Polo и Renault Sandero).

Как и в Казахстане, в связи с недостаточно развитым внутренним производством автомобилей спрос в Беларуси практически полностью удовлетворяется за счет импорта.

3.2. Республика Казахстан.

В 2012 году реализация на внутреннем рынке Казахстана легковых автомобилей составила 85,3 тыс. штук, что в 2,3 раза больше показателя 2011 года. Однако следует заметить, что столь существенный темп прироста объемов реализации новых легковых автомобилей в основном является следствием эффекта низкой базы. Так, объемы продаж легковых автомобилей в декабре 2012 оказались лишь на 7% больше объемов продаж за декабрь 2011 года: 10,6 тыс. автомобилей против 9,8 тыс. автомобилей.

В 2011 году в Казахстане реализовано 37,6 тысяч новых легковых автомобилей, что более чем в 2 раза превышает объем продаж автомобилей за 2010 год.

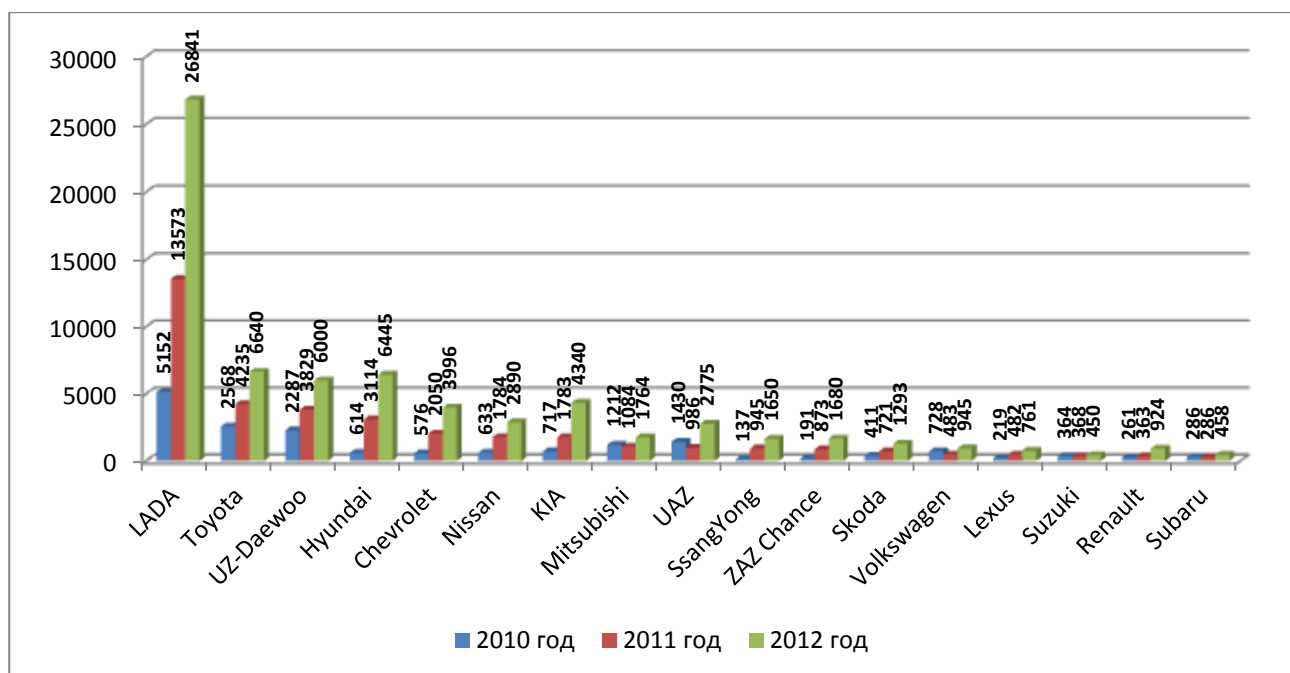
Лидерами продаж в 2012 году стали автомобили марки LADA российской и казахстанской сборки, занимающие 45% рынка, что свидетельствует о направленности потребительских предпочтений в сторону бюджетных моделей.

Доля автомобилей, произведенных в Казахстане, в общем объеме реализации новых машин в 2012 году составляла 21,5%, в то время как в 2011 году она составляла 19,6%.

Несмотря на рост более чем в два раза, абсолютные показатели объемов внутреннего производства остаются на низком уровне. В результате спрос на легковые автомобили в Казахстане практически на 80% удовлетворяется за счет импорта.

Структура рынка с созданием Таможенного союза и Единого экономического пространства начала изменяться: дилеры начали продавать намного больше новых автомобилей, в то время как подержанные с учетом выросших пошлин не поступают на территорию страны.

К самым продаваемым автомобилям в Казахстане относятся 6 производимых в стране моделей: Lada 4x4, ZAZ Chance, Chevrolet Cruze, KIA Cerato, SsangYong Kyron и Chevrolet Lacetti. Продажи автомобилей в Казахстане по основным маркам в 2010 - 2012 годах представлены на приведенной ниже диаграмме.



3.3. Российская Федерация.

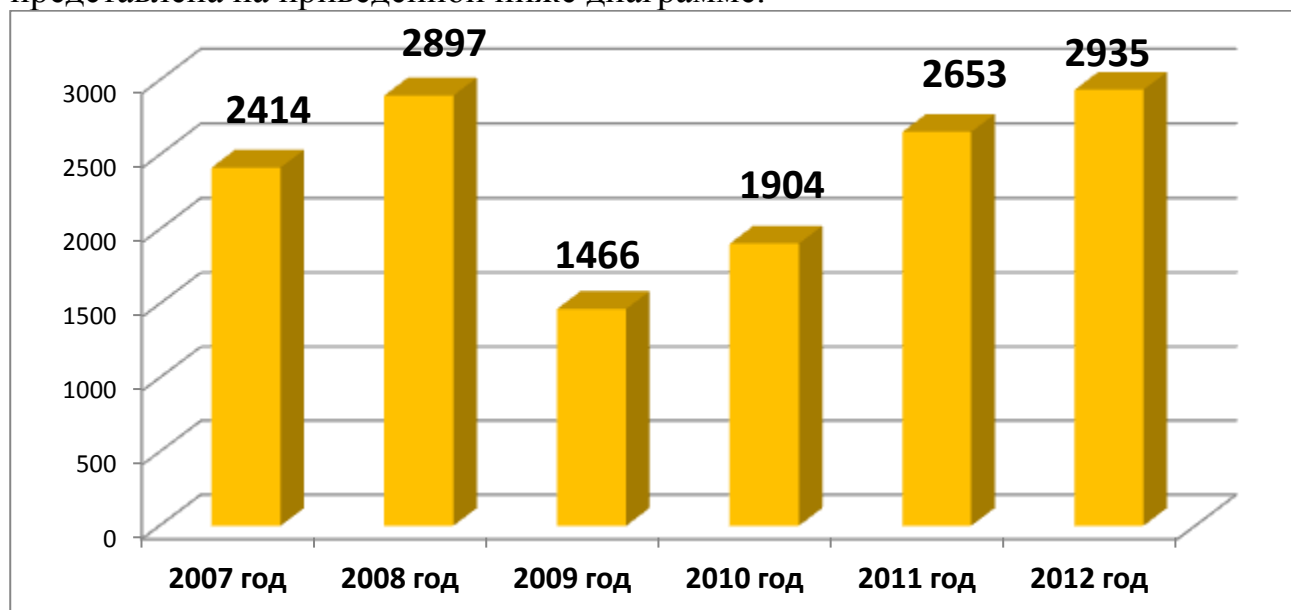
В 2012 году в России продано 2 935 тыс. новых легковых автомобилей, что на 11% больше, чем в 2011 году.

В 2011 году объем продаж новых легковых автомобилей составил 2653 тыс. штук, что на 39% выше аналогичного показателя 2010 года.

Стремительный **рост продаж пришелся на январь–июнь 2011 года**: за этот период темп роста составил 156% по отношению к аналогичному периоду 2010 года.

Во втором полугодии рост продаж незначительно снизился, однако положительная динамика по отношению к предыдущему году сохранилась. Темп роста за указанный период составил 126% по отношению к аналогичному периоду 2010 года.

Динамика продаж новых легковых автомобилей в 2007 – 2012 годах представлена на приведенной ниже диаграмме.



При этом рост продаж новых легковых автомобилей был обеспечен за счет иномарок российской сборки, реализация которых увеличилась на 26% по сравнению с 2011 годом, а также за счет импортных автомобилей, реализация которых увеличилась на 14%.

В то же время продажи автомобилей отечественных марок сократились в 2012 года на 7% по сравнению с 2011 годом.

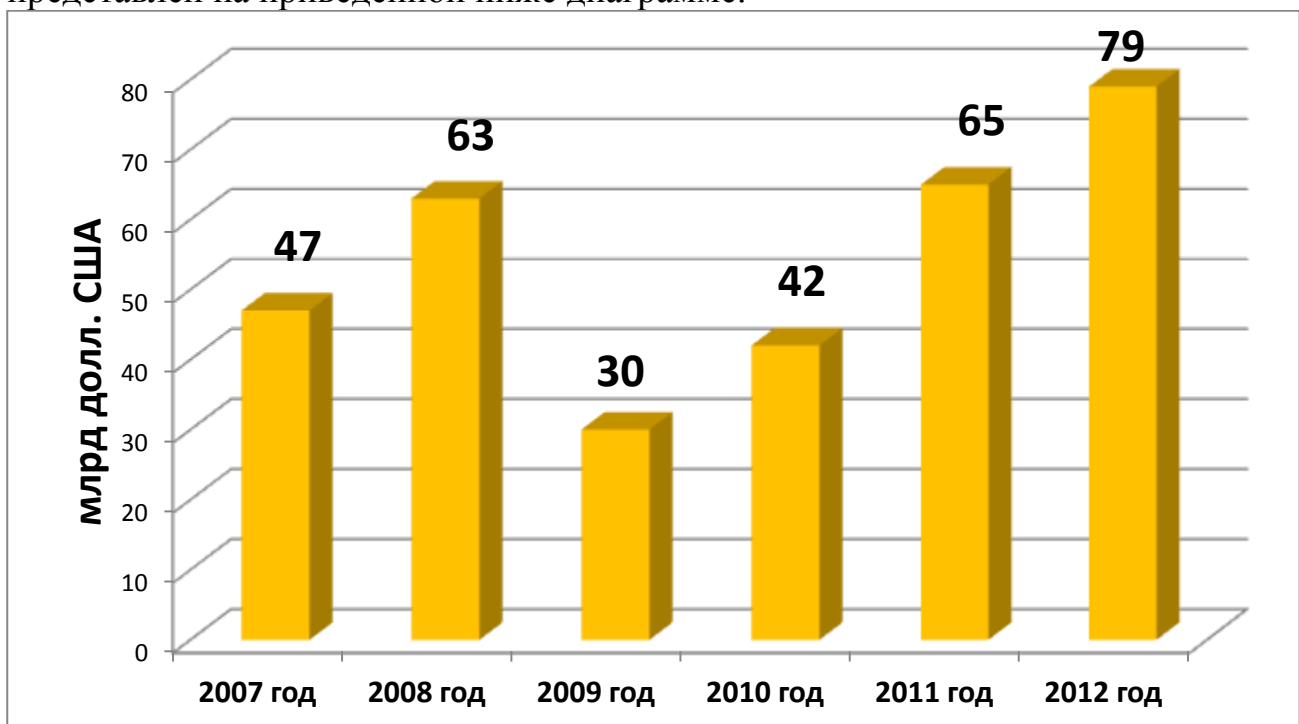
Причиной снижения объемов продаж автомобилей отечественных марок является прекращение в 2012 году программы утилизации, а также свертывание АвтоВАЗом производства классических моделей и связанная с этим модернизация производства.

При этом реализация легковых автомобилей в Европейском союзе в 2012 году снизилась на 7,1% по сравнению с аналогичным периодом 2011 года, а продажи легковых автомобилей в США за тот же период возросли на 14,7%.

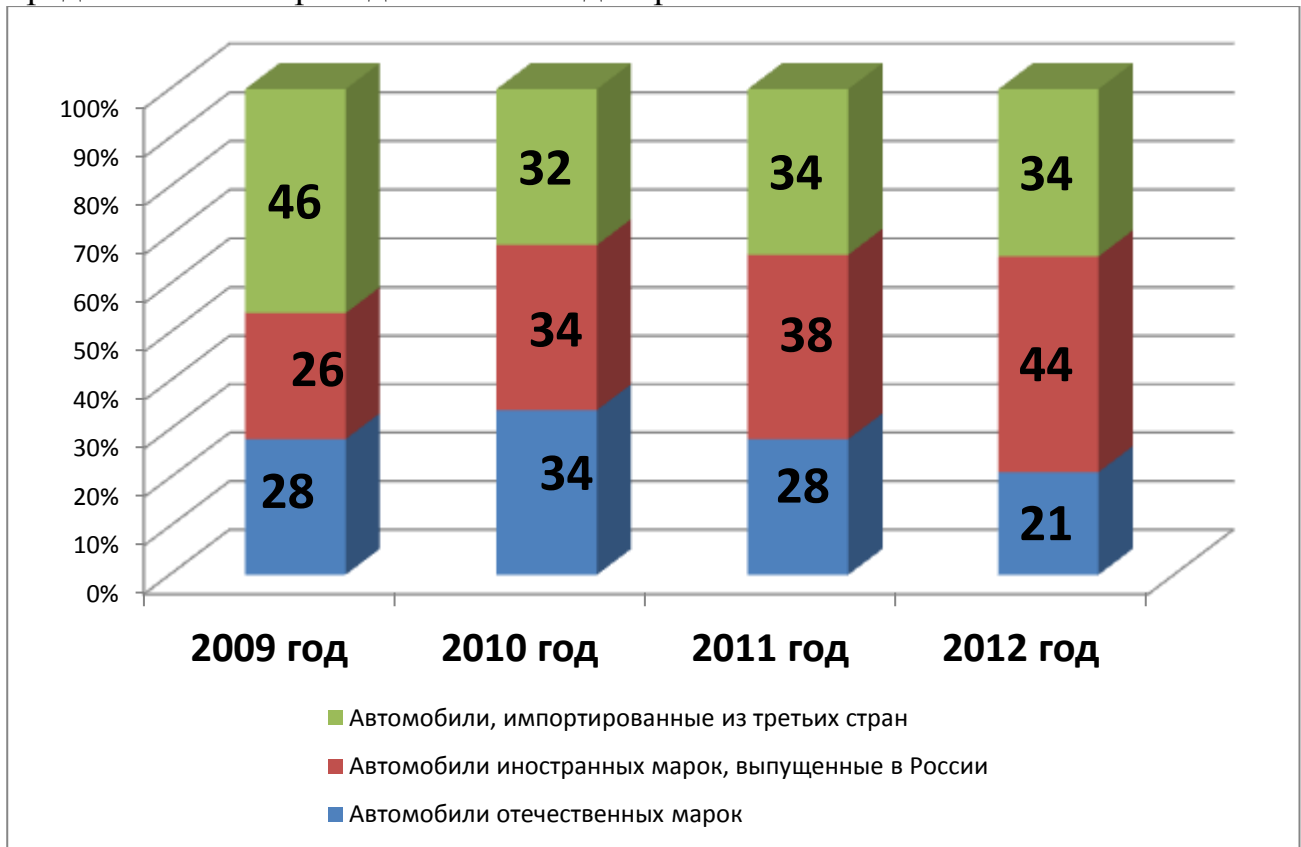
Российский автомобильный рынок занимает третье место в мире по динамике роста продаж легковых автомобилей. Впереди только Япония, которая после провала в 2011 году показала более чем двукратный рост продаж, и США, где рост объемов продаж составил 13,6%. Следом за Россией идут Индия (прирост 10%), Китай (прирост 6%), Великобритания (прирост 3%), Аргентина (прирост 2%) и Германия (прирост 1%).

В стоимостном выражении российский рынок легковых автомобилей вырос в 2012 году на 21% по сравнению с 2011 годом и составил 78,7 млрд долларов США. При этом необходимо отметить, что в 2011 году стоимостной объем рынка вырос на 55%, составив около 65 млрд долларов США. Более 88% в 2011 году пришлось на долю импортных и произведенных в России иномарок (57 млрд долларов США), при этом объем реализации отечественных брендов составил 8 млрд долларов США.

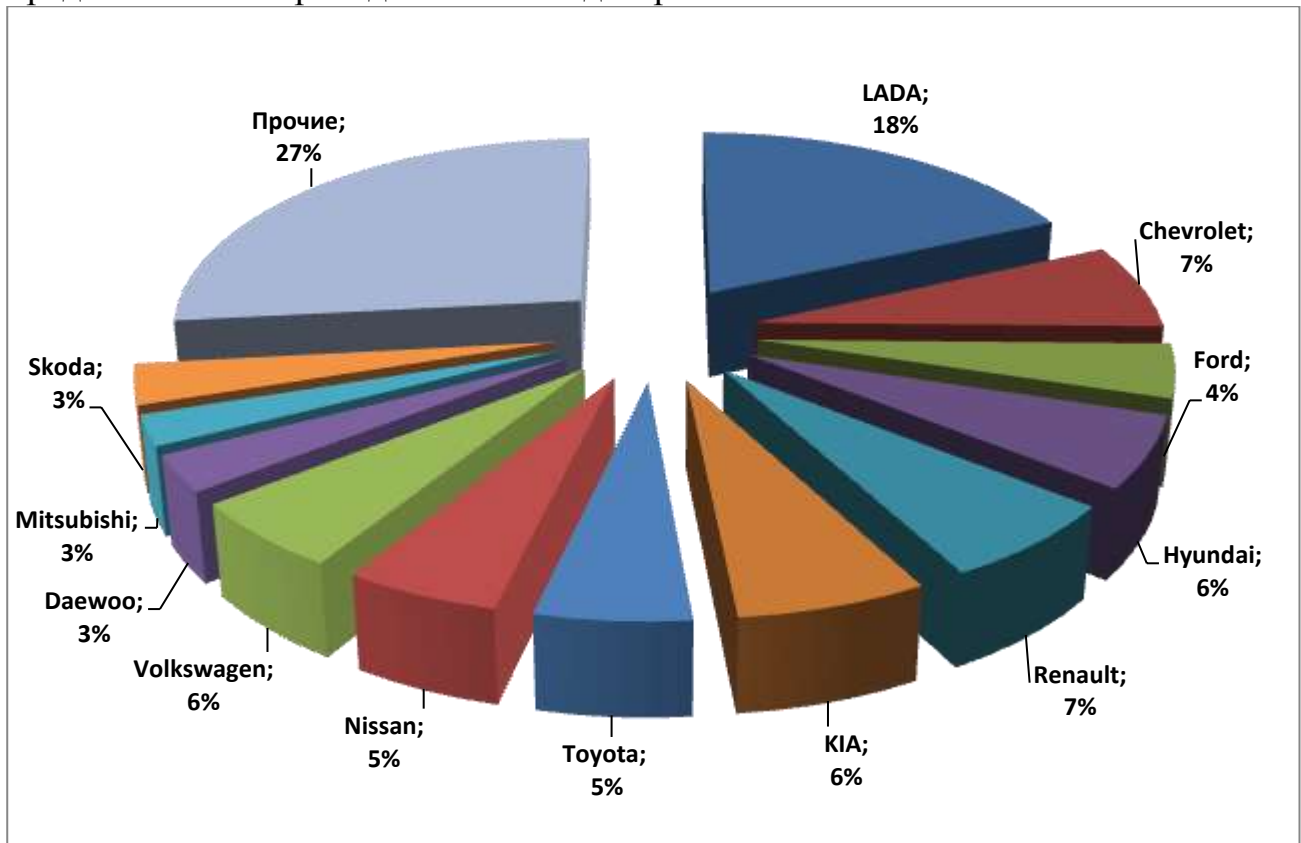
Объем рынка легковых автомобилей в России в 2007 – 2012 годах представлен на приведенной ниже диаграмме.



Структура продаж легковых автомобилей в России в 2009 – 2011 годах представлена на приведенной ниже диаграмме.



Структура продаж легковых автомобилей в России в 2012 году по маркам представлена на приведенной ниже диаграмме.



Самыми продаваемыми марками автомобилей на российском рынке в 2012 году являются: LADA (18,3% от общего объема рынка), Chevrolet (7%), Renault (6,5%), Kia (6,4%) и Hyundai (5,9%).

Уверенный рост продаж показали почти все крупные автопроизводители, представленные на российском рынке, за исключением АвтоВАЗа, который, впрочем, по-прежнему лидирует по количеству проданных автомобилей.

Самыми продаваемыми моделями автомобилей в Российской Федерации в 2012 году являлись: Лада Калина, Renault Logan, Лада Приора, Hyundai Solaris, Ford Focus, Лада Гранта, Kia Rio и Volkswagen Polo.

Основными потребителями новых машин остаются Москва и Санкт-Петербург, но доля регионов понемногу растет: если в 2011 году на них приходился 51% продаж, то в 2012 году уже 56%.

По информации агентства «Автостат» средняя цена нового легкового автомобиля, проданного в России в 2012 году, выросла на 6,5% до \$27 330. В 2011 году этот показатель составлял \$25 650. Результат прошедшего года является рекордным за последние пять лет, в течение которых средневзвешенная цена машины увеличилась на 20% — с \$22 320 в 2008 г. Наименьшая цена за этот период была в кризисном 2009 году — \$21 270.

Увеличение средневзвешенной цены объясняется изменением структуры российского рынка. Например, сегмент автомобилей стоимостью до \$15 000 в 2012 году по сравнению с предшествующим годом сократился примерно на 7%. Причиной является снижение продаж классических моделей марки LADA, а также увеличение цены ряда бюджетных иномарок.

4. Состояние мирового автомобильного рынка.

В 2012 году как и годом ранее мировой автомобильный рынок демонстрировал умеренные темпы роста.

Долговой кризис в еврозоне привел к общей стагнации экономики стран Европейского союза и снижению объемов продаж новых легковых автомобилей более чем на 1% в 2011 году и на 8,2% в 2012 году.

Землетрясение, произошедшее в марте 2011 года в Тихом океане, привело к снижению объемов продаж новых легковых автомобилей в Японии на 15% по итогам 2011 года, однако в 2012 году, напротив, наблюдалось восстановление рынка легковых автомобилей, в результате чего объем продаж автомобилей увеличился в 2,1 раза.

Период стремительного экономического подъема в Китае сменился умеренными темпами роста в соответствии с планами правительства Китая по стабилизации быстроразвивающейся экономики. Это не могло не отразиться на автомобильном рынке, где наблюдался рост объема продаж новых автомобилей на 5% в 2011 году по сравнению с 33% и 48% в 2010 и 2009 годах соответственно.

В 2012 году рынок новых легковых автомобилей США увеличился по сравнению с 2011 годом на 13,4%.

Стабильно высокий спрос на автомобили в развивающихся странах является следствием более высоких темпов роста экономики и значительно более низкого,

чем в развитых странах, показателя количества автомобилей на 1000 человек населения.

**Количество легковых автомобилей на 1000
жителей в 2011 году**

страна	численность населения (млн)	Парк легковых автомобилей (млн. штук)	Кол-во автомобилей на 1000 человек
США	313,43	201,41	643
Франция	60,26	31,54	523
Германия	81,75	42,14	515
Великобритания	62,74	31,87	508
Польша	38,3	17,33	453
Чехия	10,54	4,62	438
Южная Корея	48,39	14,22	294
Беларусь	9,5	2,48	261
Россия	141,84	35,5	250
Украина	45,19	7,93	175
Казахстан	16,2	2,62	164
Бразилия	196,66	26,91	137
Турция	73,64	7,8	106
Китай	1345,95	66,57	49
Индия	1241,49	14,02	11

5. Перспективы развития автомобильной промышленности государств – членов Таможенного союза.

5.1. Республика Беларусь.

До формирования Таможенного союза спрос на легковые автомобили практически полностью удовлетворялся за счет импорта подержанных автомобилей из стран дальнего зарубежья. С 2010 года после вступления Беларуси в Таможенный союз и существенного повышения ставок ввозной таможенной пошлины на импортные автомобили, а также отмены льгот по уплате НДС при торговле автомобилями произошло смещение потребления автомобилей в сторону российских автопроизводителей. В перспективе данные обстоятельства также могут способствовать развитию в Беларуси собственных автосборочных предприятий.

Развитию белорусской автомобильной промышленности будет способствовать создание автомобильного завода «БелДжи».

Минпром Беларуси и китайская компания Geely подписали меморандум о сотрудничестве по производству легковых автомобилей в октябре 2011 года. В декабре 2011 года создано совместное предприятие «БелДжи». Оно зарегистрировано в свободной экономической зоне «Минск». Подписано соглашение, в котором определены все условия промышленной сборки.

Проект по сборке китайских автомобилей в Беларуси будет реализовываться в три этапа. Первый этап — предварительный, на котором на борисовском заводе «Автогидроусилитель» созданы мощности по производству 10 тысяч автомобилей в год. Всего на данном этапе до 2015 года будет произведено 28,9 тыс. автомобилей. На втором этапе будут созданы мощности по производству 60 тыс. автомобилей. С этой целью в 2013 году в свободной экономической зоне в деревне Переседы Борисовского района будет начато строительство завода. Завершат его к 2015 году. И третий этап, с инвестициями в \$66 млн, — это вывод мощностей по данному заводу на 120 тыс. автомобилей в год.

В состав компании вошли «БелАЗ» (50%), китайский производитель автомобилей Geely (37,5%), а также совместное предприятие, которое было организовано холдингом «Автокомпоненты» и китайской компанией «Шаньтоу». В марте 2012 года заключен инвестиционный договор, согласно которому общий объем инвестиций составил \$244,9 млн.

А дальнейший этап — создание на территории китайского индустриального парка полномасштабного производства легковых автомобилей со штамповкой, сваркой, покраской кузовов.

5.2. Республика Казахстан.

В соответствии с программой по развитию машиностроения в Республике Казахстан на 2010 – 2014 годы, утверждённой постановлением Правительства Республики Казахстан от 30 сентября 2010 года № 1002, **автомобильная промышленность относится только ко второму сегменту приоритетов в промышленности.** Так, более приоритетными в Казахстане определены: машиностроение для нефтегазовой промышленности, машиностроение для горнорудной и металлургической промышленности, железнодорожное машиностроение, сельскохозяйственное машиностроение, производство электрооборудования.

Тем не менее, как следует из программы, сегмент автомобилестроения Республики Казахстан обладает наибольшим внутренним спросом в отрасли, и в 2008 году составил 16 % от всего объема машиностроительной продукции. При этом в период 2004-2007 годы рынок рос на 28 % в год благодаря увеличению доходов населения и, как следствие, покупкам легковых автомобилей. Казахстанский рынок автотранспорта по-прежнему далек от насыщения. В Европе в среднем приходится 450-500 легковых автомобилей на 1000 жителей, в России этот показатель составляет 250 автомобилей, а в Казахстане уровень автомобилизации в 2008 году составил 164 автомобиля на 1000 жителей.

Республиканский парк автотранспортных средств насчитывает около 2 621,1 тыс. легковых, 370,5 тыс. грузовых автотранспортных средств и 92,4 тыс. автобусов (данные Министерства внутренних дел Республики Казахстан по состоянию на 1 января 2010 года).

Парк автомобилей характеризуется высоким износом - удельный вес автотранспортных средств, находящихся в эксплуатации свыше 12 лет, составляет

63 %, в том числе 57 % автобусов, 59 % легковых и 84 % грузовых автомобилей. Объем внутреннего спроса на продукцию автомобилестроения в Республике Казахстан в 2008 году превысил 300 млрд. тенге. Значительная часть спроса удовлетворяется за счет импорта машиностроительной продукции - объем внутреннего производства составил 14 млрд. тенге (менее 5 % от спроса).

5.3. Российская Федерация.

Являясь одним из развивающихся рынков, Россия до сих пор находится в стадии ускоренного восстановления спроса на автомобили после падения продаж, вызванного мировым финансовым кризисом.

Россия представляет собой второй по величине автомобильный рынок Европы после Германии и имеет значительный потенциал роста. В России на 1000 жителей приходится 250 автомобилей, в то время как в Германии аналогичный показатель составляет более 500 автомобилей, а в США — более 640 автомобилей.

Однако в будущем ожидается уменьшение темпов роста российского автомобильного рынка, связанное с окончанием программы утилизации и нивелированием эффекта низкой базы благодаря высоким показателям роста продаж в 2010 и 2011 годах.

В 2012 году российский автомобильный рынок продемонстрировал высокие темпы роста благодаря повышению индекса потребительской уверенности, снижению уровня безработицы, доступности автокредитования, оживлению спроса, а также принятию мер государственного стимулирования посткризисного восстановления рынка автомобильной техники.

По оценкам экспертов в 2013 году российский рынок легковых автомобилей сохранится приблизительно на уровне 2012 года.

Основными факторами роста производства легковых автомобилей в последующие годы будут:

- создание новых производственных мощностей с участием зарубежных компаний и расширение имеющихся производственных мощностей;
- рост доходов населения, позволяющий приобретение новых и более дорогих автомобилей;
- продолжение внедрения производителями отечественных марок автомобилей современных технологий и мирового опыта, что в конечном счете будет способствовать повышению качества и привлекательности бюджетных моделей автомобилей отечественных марок.

Список использованной литературы и источники данных

1. Автомобильный рынок России и СНГ. Обзор отрасли. Февраль 2012 года. Издание компании Ernst&Young.
2. Сайт Росстата.
3. Сайт Агентства по статистике Республики Казахстан.
4. Сайт Государственного комитета по статистике Республики Беларусь.
5. Сайт Федеральной таможенной службы.
6. Сайт Комитета таможенного контроля Министерства финансов Республики Казахстан.
7. Сайт Государственного таможенного комитета Республики Беларусь.
8. Сайт Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.
9. Сайт Министерства промышленности Республики Беларусь.
10. Сайт Министерства индустрии и новых технологий республики Казахстан.
11. Сайт Комитета по промышленности Министерства индустрии и новых технологий Республики Казахстан.
12. Сайт Евразийской экономической комиссии.
13. Сайт Комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса.
14. Сайты заводов изготовителей.
15. Сайт Белорусского Телеграфного агентства «БелТА».
16. Сайт Zakon.kz
17. Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 сентября 2010 года № 1002.
18. Приказ Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации, Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации и Министерства финансов Российской Федерации от 15 апреля 2005 года № 73/81/58н «Об утверждении порядка, определяющего понятие «промышленная сборка» и устанавливающего применение данного понятия при ввозе на территорию Российской Федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701 – 8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов»
19. Приказ Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации, Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации и Министерства финансов Российской Федерации от 24 декабря 2010 года № 678/1289/184н «О внесении изменений в порядок, определяющий понятие "промышленная сборка" моторных транспортных средств и устанавливающий применение данного понятия при ввозе на территорию российской федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701 - 8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов».
18. Сайт Газеты Авторевю.
19. Сайт Ассоциации казахстанского АвтоБизнеса - akab.kz.