



# ЦЕНТР РАЗВИТИЯ

Тел. (095) 234 0978 факс (095) 232 9836 <http://www.dcenter.ru>  
**ОБОЗРЕНИЕ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ**  
 (за период 17 – 30 мая 2005 г.)

## КОММЕНТАРИИ

### РОСАВТОПРОМ: ЗАГРАНИЦА НАМ ПОМОЖЕТ

Спустя три года после принятия программы развития отечественного автопрома в июле 2002 г., российское правительство одобрило среднесрочный план развития этой отрасли на 2005 – 2008 гг.

Три года назад предполагалось, что меры государственной поддержки, в первую очередь, меры таможенного регулирования, создадут для российской автомобильной промышленности условия для качественного повышения уровня отечественных автомашин. Однако защитные меры отечественный автопром воспринял единственно возможным для постсоветской структуры способом: цены на российские автомобили выросли без заметных подвижек в их качестве. Результаты 2004 г. показали, что, в такой ситуации, введение запретительных (на авто старше 7 лет) и заградительных (на подержанные авто возраста 3-7 лет) пошлин на ввоз иномарок лишь слегка отложит неизбежный финал постсоветского российского автопрома.

#### Продажи автомобилей в России в 2003 – 2004 гг.<sup>1</sup>

	Объем рынка, млн. штук		Прирост		Структура рынка, %	
	2004	2003	млн. штук	%	2004	2003
Продажи, всего	1,63	1,54	0,09	5,6	100	100
Новые российские авто	0,98	0,97	0,00	0,4	60	63
Все иностранные авто	0,65	0,57	0,08	14,5	40	37
Новые иномарки	0,41	0,22	0,19	89,5	25	14
Иномарки, собранные в России	0,12	0,05	0,07	136,9	8	3
Импортные новые иномарки	0,28	0,16	0,12	74,3	17	11
Подержанные иномарки	0,24	0,35	-0,11	-31,1	15	23
<i>Итого,</i> Авто, произведенные в России	1,10	1,02	0,08	7,4	68	66
Импортные авто	0,53	0,52	0,01	2,1	32	34

*Источник: ГТК России, АСМ-Холдинг, РБК, Центр развития*

<sup>1</sup> Автомобильный рынок – продажи новых автомобилей и импортных подержанных автомобилей. Перепродажи отечественных и импортных автомашин не учитываются

Российский парк легковых автомобилей увеличился в 2004 г. более чем на 1,6 млн. машин, при этом объем продаж новых отечественных автомобилей почти не изменился, а прирост продаж (на 100 тысяч автомобилей) пришелся на долю иномарок. В итоге, две из пяти машин, начавших свою жизнь на территории России, были иномарками.

Меры таможенного регулирования оказали отечественному автопрому серьезную поддержку лишь в части вытеснения с рынка подержанных иномарок: их доля в продажах снизилась в 2004 г. до 15% после почти четверти годом раньше, что, безусловно, облегчило участь новых "Волг" и "Жигулей", занимающих ту же ценовую нишу. Однако в целом, российские автопроизводители не смогли даже сохранить свою долю авторынка: с 63% от общего числа проданных автомобилей в 2003 г. она снизилась до 60%. Российский автопром с пугающей очевидностью превращается в «автопром для бедных»: даже его новые разработки не выдерживают конкуренцию с импортными автомобилями, а проверенные десятилетиями и минимально модернизированные модели пользуются спросом у автолюбителей с относительно невысокими доходами. Это ведет к снижению рентабельности существующего производства и, что весьма вероятно, неизбежно приведет к сокращению объемов продаж в недалеком будущем.

По всей видимости, в начале 2005 г. для Правительства наступил своеобразный момент истины, когда, с одной стороны, стала очевидна нежизнеспособность прежнего росавтопрома, «нереанимируемого» никакими разумными мерами государственной поддержки, с другой, – иностранные автопроизводители начали проявлять уже совершенно конкретный – предметный и конструктивный – интерес к организации производств в России. Поскольку процесс угасания росавтопрома и проникновения иностранных автопроизводителей на российский авторынок предотвратить невозможно, Правительство решило его организовать и возглавить.

В апреле Премьером М.Фрадковым подписано постановление, предполагающее радикальное снижение пошлин на ввоз автокомпонентов иностранного производства. Импортные пошлины по ряду товарных позиций снижаются до 3-5% от таможенной стоимости с действующих 12-15%<sup>2</sup>. Фактически, подписание постановления еще в апреле дало ответ на вопрос «Какой автопром нужен России?» С учетом динамики российского

---

<sup>2</sup> По отдельным видам автокомпонентов, в частности, на двигатели, пошлина вообще отменяется; на автокомпоненты, которые производятся и в России (например, автомобильные шины), ввозная пошлина сохраняется на прежнем уровне. Указанное снижение пошлин касается только автокомпонентов для промышленной сборки; автокомпоненты, ввозимые для свободного обращения на вторичном рынке, будут облагаться прежними ставками пошлин. Критерии промышленной сборки, определяющий порядок применения постановления, предусматривают обязательства производить не менее 25 тыс. машин в год, наличие производственного цикла, включающего в себя сварку и окраску кузовов и мелкоузловую сборку.

авторынка иностранные автопроизводители пришли бы в Россию и в случае отмены пошлин на компоненты, и в случае повышения пошлин на иномарки. Разница в сценариях определяется масштабами организуемых производств, временем запуска иностранными автоконцернами этих проектов и ценами на иномарки российской сборки.

Если бы сохранялась актуальность задачи дальнейшей поддержки национального росавтопрома, то действия были бы прямо противоположные – введение высоких таможенных пошлин на ввоз новых автомобилей, полный запрет на импорт подержанных машин и ограничительные пошлины на ввоз автокомпонентов<sup>3</sup>. В результате этого, возможно, иностранные инвесторы вкладывали бы средства в российские производства – и автокомпонентов, и сборочные. С другой стороны, опыт показывает, что повышение пошлин ведет не только к росту цен на иномарки, но и к подорожанию продукции российских заводов без особых подвижек в улучшении качества.

Возможно поэтому МЭРиТ, активно «проталкивавший» указанное постановление, предпочел сделать ставку на крупных иностранных автопроизводителей. Трудный выбор между поддержкой росавтопрома и российского потребителя сделан в пользу последнего.

Целевым ориентиром нового автопрома является выход на траекторию роста, которая делает возможным увеличение выпуска легковых автомобилей в России к 2010 г. до 1,7-1,9 млн. штук – то есть, на 64% по сравнению с 2004 г. К 2010 г. вклад российского автопрома в ВВП должен увеличиться до 4,3% с нынешних 2,5%. Задачи перед новым автопромом ставятся весьма амбициозные: темпы прироста производства должны превышать 9% в год. Количественный прогноз выглядит следующим образом.

---

<sup>3</sup> Иллюстрацией действенности подобных мер является китайский опыт. В 2004 г. В Китае было произведено почти 5 млн. авто – четвертое место в мире по выпуску машин, которое в 2005 г. планируется улучшить до третьего. При строительстве национального автопрома Китая таможенные пошлины на автомобили составляли 200%, и только в начале 90-х были снижены до 80—100%. Со вступлением Китая в ВТО пошлины составляют 35%. После 2010 г., когда китайский автопром окончательно зафиксирует свои позиции на внутреннем рынке, планируется дальнейшее снижение пошлин — до 15-20%. Уже после вступления в ВТО пошлины на а ввоз автокомпонентов составляют 15—19%.

В Индии пошлины на новые иномарки, в зависимости от класса, составляют от 49 до 108%, на автокомпоненты – 25—30%.

Автомобильный рынок России<sup>4</sup>: факт и целевой сценарий развития, млн. штук

	2003	2004	2008	2010
Продажи, всего	1,5	1,6	2,1	2,7
Новые российские авто	1,0	1,0	1,0	0,9
Новые иномарки	0,2	0,4	0,8	1,4
Иномарки, собранные в России	0,1	0,1	0,5	0,9
Импортные новые иномарки	0,2	0,3	0,4	0,5
Подержанные иномарки	0,4	0,2	0,2	0,5
Итого, авто, произведенных в России	1,0	1,1	1,5	1,8
Итого, импортированных авто	0,5	0,5	0,5	0,9
Все иномарки	0,6	0,7	1,0	1,8

*Источник: ГТК России, АСМ-Холдинг, РБК, Центр развития*

Главное, что бросается в глаза, это то, что рост производства будет обусловлен исключительно наращиванием выпуска российских иномарок – до 0,9 млн. штук в год к 2010 г. Почвой для этих весьма оптимистичных планов является реализация иностранными автопроизводителями их планов открытия производств в России.

Вторым важным моментом прогнозируемого развития автопрома является весьма незначительное сокращение (фактически, стабильность) выпуска традиционных российских автомобилей в 2005 – 2010 гг. Такой оптимизм в оценке перспектив производства «старых русских» автозаводов, на наш взгляд, либо несет сугубо дипломатическую нагрузку – пока не время явно и публично сталкивать лбами зарождающийся новый и все еще весьма крепкий старый автопром, да еще с перспективой серьезных социальных волнений в соответствующих регионах, – либо является проявлением «страусиной» политики нежелания признавать действительность.

Таким образом, не просто главная, но единственная ставка в отношении будущего отрасли сделана Правительством на российское производство иномарок. Производителям отечественных авто предлагается делать выводы. Впрочем, мы считаем, что история их уже сделала.

Автопром умер. Да здравствует Автопром!

<sup>4</sup> Автомобильный рынок – продажи новых автомобилей и импортных подержанных автомобилей. Перепродажи отечественных и импортных автомашин не учитываются