**Введение**

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

Ситуацию в российской автомобильной промышленности

в последние несколько лет можно охарактеризовать как неоднозначную.

С одной стороны, происходил бурный рост рынка, вызванный, в том числе, ростом покупательской способности населения, развитием потребительского кредитования и укреплением национальной валюты.

С другой стороны, постоянно сокращалась доля отечественных производителей на автомобильном рынке при одновременном усилении конкуренции внутри ценовых сегментов.

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

Однако приход ведущих иностранных автопроизводителей, ввиду малого объема требуемых по законодательству минимальных производственных мощностей (25 тыс. автомобилей в год), не сформировал предпосылок для создания экономически оправданных современных производств автокомпонентной отрасли.

Результаты государственной политики по привлечению иностранных инвестиций в автомобильную промышленность, положительные, в первую очередь, для конечных потребителей, оказались недостаточными для её полноценного развития. В связи с чем, Правительственной комиссией по повышению устойчивости развития российской экономики

# Глава 1. Современная территориальная организация автомобильной промышленности

В автомобилестроении Российской Федерации сложилась четкая специализация предприятий на выпуск отдельных типов машин. Только "старые" заводы в Москве (ЗИЛ) и Нижнем Новгороде (ГАЗ) выпускают одновременно грузовые и легковые машины. Все остальные специализируются на выпуске отдельных видов и типов машин: грузовых машин среднего тоннажа в Центральном районе (Москва, Брянск), в Волго-Вятском районе (Нижний Новгород), Уральском районе (Миасс), грузовых машин небольшого тоннажа – в Поволжском районе (Ульяновск). Автобусы разной вместительности производят в Центральном районе (Ликино), в Волго-Вятском районе (Павлово), Уральском (Курган). Легковые автомобили высшего класса выпускает Москва, среднего – Волго-Вятский район (Нижний Новгород), малолитражные машины – Поволжский (Тольятти), Центральный район (Москва), Уральский (Ижевск), а микролитражные – Юго-Западный (Луцк) районы.

Каждый из этих районов имеет свою специализацию (Центральный главным образом на производстве грузовых машин, а Поволжский – преимущественно легковых). Районы автомобильной промышленности формируются на Урале (Ижевск, Миасс, Курган). В восточных зауральских районах страны автомобилестроение только начинает складываться (Чита). Роль зауральских заводов в производстве автомашин еще не велика. В этих районах только формируются те предпосылки, которые обусловили создание районов автомобильной промышленности в европейской части страны.

Автомобильная промышленность включает в свой состав помимо выпуска машин также производство моторов, электрооборудования, подшипников, прицепов и т.д., которые выпускаются на самостоятельных предприятиях.

Автомобильные моторы делают не только сами автозаводы, но и ряд специализированных заводов (Ярославский – для грузовиков, Заволжский – для автозавода в Нижнем Новгороде, Омский, Тюменский, Уфимский – для "Москвичей").

Большинство этих заводов разместилось вне центров автомобилестроения. Они поставляют свою продукцию в порядке кооперации сразу нескольким автозаводам (например, Ярославский – Минскому, Кременчугскому и др.; Омский, Тюменский и Уфимский – Московскому и Ижевскому автозаводам).

В постсоветской России, как и в других республиках бывшего СССР, возникли новые центры автомобилестроения, основанные на сборке иномарок из деталей импортного производства: Узбекистан (DAEWOO), Беларусь (FORD, MAN), Калининград (General Motors), Таганрог (Hyundai), Всеволожск (Ford) и т.д.

**Глава 2.**  **Стратегия развития автомобильной промышленности России на период до 2020 года**

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

Решения Правительственной комиссии по повышению устойчивости развития российской экономики (протокол заседания

от 10 ноября 2009 г. № 23, пункт 2);

Основных направлений антикризисных действий Правительства Российской Федерации на 2010 год, одобренных на заседании Правительства Российской Федерации (протокол от 30 декабря 2009 г. № 42, пункт 2.3.3. «Развитие ключевых высокотехнологичных и инфраструктурных отраслей экономики»);

Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р);

Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р); законодательных и иных нормативных правовых актов в области обороны и национальной безопасности Российской Федерации.

Стратегия предназначена:

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

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

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

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

**Настоящая Стратегия включает в себя следующие основные блоки:**

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

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

- развитие национальной базы НИОКР и автомобильных кластеров;

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

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

- ожидаемые результаты реализации Стратегии;

Основные направления антикризисных действий Правительства Российской Федерации на 2010 год, одобренные на заседании Правительства

Российской Федерации (пункт 2.3.3. «Развитие ключевых высокотехнологичных и инфраструктурных отраслей экономики» протокола

от 30 декабря 2009 г. № 42),

Основной Разработчик: Министерство промышленности и торговли Российской Федерации

Цель Максимизация добавленной стоимости по всем переделам цепочки создания автотранспортных средств в России при достаточном выборе и качестве продукции автомобилестроения.

Задачи

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

2. Для служебного пользования

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

4. Максимальная локализация производства комплектующих и автомобилей всех автопроизводителей.

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

Сроки и этапы реализации: · I этап: 2010 год. Преодоление последствий экономического кризиса;

· II этап: 2011—2014 годы. Посткризисное восстановление отрасли. Формирование базы инновационного развития;

· III этап: 2015—2020 годы. Развитие конкуренто-способной автомобильной промышленности в условиях стабилизации рынка.

Перечень основных мероприятий

1. Стимулирование спроса для органического увеличения и роста внутреннего рынка.

2. Разработка системных мероприятий по поддержке экспорта.

3. Принятие тарифных и нетарифных мер по ограничению импорта.

4. Гармонизация технического законодательства в рамках Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации.

5. Стимулирование повышения уровня локализации на территории России высокотехнологичных производств автомобильной техники.

Источниками финансирования являются собственные средства предприятий отрасли, заемные средства, инвестиции иностранных стратегических партнеров, а также государственное финансирование.

Объемы финансирования в разрезе по источникам будут определяться дополнительно в соответствии с разработанным комплексом мер.

1. Повышение доли добавленной стоимости в автомобильной промышленности с уровня 2008 г. – 21% (492,8 млрд. руб.) до 48% (2200 млрд. руб.) в 2020 году.

2. Увеличение к 2020 году доли продукции российского производства в общем объеме потребления на внутреннем рынке в натуральном выражении:

· легковых автомобилей – до 80%,;

· легких коммерческих автомобилей – до 61%;

· грузовых автомобилей – до 97%;

· автобусов – до 99%.

3. Увеличение доли экспорта продукции автомобилестроения от общего объема производства в натуральном выражении к 2020 г.:

· легковых автомобилей - до 8%;

· легких коммерческих автомобилей – до 14%;

· грузовых автомобилей – до 50%;

· автобусов – до 23%.

**2.1 Цели, задачи и приоритеты государственной политики**

Российской Федерации по развитию национальной автомобильной промышленности

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

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

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

2. Для служебного пользования

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

4. Максимальная локализация производства комплектующих и автомобилей всех автопроизводителей.

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

6. Развитие системы технического регулирования в автомобилестроении.

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

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

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

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

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

Стратегия развития национальной автомобильной промышленности России основывается на следующих приоритетах:

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

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

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

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

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

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

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

**2.2 Анализ текущего состояния и перспектив развития автомобильной промышленности**

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

В настоящий момент автомобильная промышленность Российской Федерации создает порядка 1% ВВП, обеспечивая около 400 тыс. рабочих мест непосредственно в компаниях-производителях автомобилей и комплектующих. Кроме того, отрасль создает около 1 000 000 рабочих мест в зависимых и дилерских компаниях.

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

Оценка текущих и прогнозных макроэкономических параметров развития автомобилестроения в России представлена в таблице № 1.

**2.3 Характеристика предприятий автомобильной промышленности, действующих на территории Российской Федерации**

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

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

2) российские сборочные предприятия (ОАО «Иж-Авто»,

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

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

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

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

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

В сегменте производителей автомобильных компонентов (ОЕS) в России присутствуют три основных типа производителей (рис. № 5.):

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

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

- располагают в основном морально и физически изношенной технологической базой;

- характеризуются нехваткой новых разработок и технологий, профессионального менеджмента;

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

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

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

Основные зоны размещения в России мировых поставщиков автомобильных компонентов.

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

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

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

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

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

- характеризуются низким уровнем локализации, как субкомпонентов, так и сырья;

- имеют узкую специализацию и неразвитую клиентскую базу, что приводит к малому масштабу производства;

- ориентированы на поставку на внутреннем рынке;

- фокусируются на технологически простых компонентах с низким уровнем добавленной стоимости (напр. сиденья, свечи, выхлопные системы и т.д.).

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

**2.4 Сопоставление российской автомобильной промышленности с мировым уровнем развития**

В целях определения возможных подходов к формированию стратегии развития автомобильной отрасли в России, был произведен анализ глобальных рынков по трем ключевым параметрам: критический размер объемов производства группы автопроизводителей (ОЕМ); объем производства заводов, использующих единые платформы; возможные подходы к сотрудничеству. Результаты анализа приводятся в таблице № 3.

Сравнение с ведущими странами с развитой автомобильной отраслью показало, что Россия отстает по таким показателям, как производительность труда, уровень инвестиций, структуре торгового оборота (рис. № 6).

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

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

В настоящее время автомобильный НИОКР в России также отстает от мирового уровня (рис. № 6). Затраты на НИОКР российских производителей автомобилей не превышают 1% от годовой выручки, в то время как в ведущих зарубежных компаниях эти затраты составляют 4-5% от годового оборота и выше. Это приводит к тому, что цикл развития новых моделей в России значительно длиннее, чем в ведущих мировых компаниях и, как результат, темп обновления модельного ряда заметно ниже.

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

**Глава 3**. **Определение системных проблем автомобильной отрасли и пути выхода из них**

**3.1. Основные системные проблемы развития автомобилестроения**

К числу системных проблем в автомобильной промышленности России следует отнести:

· слабый продуктовый набор и низкие инвестиции в производство;

· низкий объем производства и малые производственные мощности, технологическое отставание отрасли;

· практическое отсутствие современной автокомпонентной промышленности. Низкий уровень конкуренции на рынке комплектующих из-за малого присутствия международных автопроизводителей. Низкое качество российских поставщиков комплектующих при малом масштабе производства по моделям;

· отсутствие последовательной тарифной и таможенной политики

· отсутствие особой политики стимулирования НИОКР и низкий объем её финансирования;

· несовершенство нормативного правового регулирования;

· низкий уровень инвестиционной привлекательности российских предприятий;

· низкие кадровый потенциал и производительность труда.

Особенно наглядно это видно на примере производства легковых автомобилей.

**3.2. Составляющие факторы системных проблем**

Слабый продуктовый набор и недостаточные инвестиции в развитие

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

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

Отсутствие современной отрасли производства автомобильных компонентов

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

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

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

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

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

Низкая производительность труда и значительная численность занятых в отрасли

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

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

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

**3.3 Альтернативные сценарии развития отрасли**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Основные прогнозные характеристики реализации сценариев развития автомобильной отрасли в Российской Федерации представлены в таблице № 4.

Сегмент производства легковых автомобилей

Для сегмента легковых автомобилей на территории Российской Федерации с учетом текущего состояния наиболее приоритетным сценарием развития является сценарий «Партнерство» (Рис. № 7).

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

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

Реализация сценария предполагает организацию / модернизацию производства по следующим проектам:

В области производства легковых автомобилей:

· проектам ОАО «АВТОВАЗ» по созданию нового поколения автомобилей на платформе «Kalina» (330 тыс. шт.), RF 90 класса «В» (330 тыс. шт.), класса «С» (330 тыс. шт.) и «4х4» (66 тыс. шт.);

· проекту развития полного цикла производства легковых автомобилей ОАО «Группы ГАЗ» (150 тыс. шт.);

· проекту производства легковых автомобилей FIAT- «Соллерс»

(до 500 тыс. шт.);

· проектам развития других автопроизводителей (2х150 тыс. шт.);

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

В области производства силовых установок:

· проекту совместного производства двигателя К4/J Рено-АВТОВАЗ (450 тыс. шт.);

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

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

· проектам технического перевооружения производств по выпуску силовых агрегатов АвтоВАЗ;

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

В области производства автокомпонентов:

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

В области НИОКР:

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

· проектам по разработке комбинированных энергоустановок и топливных элементов;

· приобретения лицензии на платформу RF 90;

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

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

4.2.2 Сегмент производства легких коммерческих автомобилей

Для сегмента легких коммерческих автомобилей на территории Российской Федерации с учетом текущего состояния наиболее приоритетным является сценарий «Партнерство» (Рис. № 8).

Рассмотрены два варианта сценария «Партнерство» - различающиеся по уровню тарифной защиты рынка. В качестве основного был выбран сценарий без тарифной защиты, т.е. с сохранением ставок ввозных таможенных пошлин, утвержденных Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС от 27 ноября 2009 № 18. Данный сценарий предполагает удовлетворение около 65% спроса за счет внутреннего производства и небольшой объем экспорта (не более 14% от общего объема производства), преимущественно на рынки СНГ. Предполагается, что внутреннее производство будет контролироваться преимущественно российскими производителями, которые будут обеспечивать 91% (255 тыс. шт.) от общего объема производства. Предполагается также, что на рынке будет два крупных российских производителя (оба в партнерстве с иностранными производителями) и несколько небольших локализованных иностранных производителей.

Реализация сценария предполагает организацию / модернизацию производства по следующим проектам:

В области производства легких коммерческих автомобилей:

· проектам развития полного цикла производства легких коммерческих автомобилей «Соллерс»;

· проектам развития существующих мощностей производства легких коммерческих автомобилей группы «Группы ГАЗ»;

В области производства силовых установок:

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

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

В области производства автокомпонентов:

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

Рис. № 8 Модели сценариев развития рынка легких коммерческих автомобилей

В области НИОКР:

· проектам по разработке новых платформ для «Группы ГАЗ» и группы «Соллерс»;

· проектам по развитию существующих продуктов «Группы ГАЗ» и группы «Соллерс»;

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

· проектам по разработке комбинированных энергоустановок и топливных элементов;

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

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

4.2.3 Сегмент производства грузовых автомобилей

Для сегмента производства грузовых автомобилей на территории Российской Федерации с учетом текущего состояния наиболее приоритетным является сценарий «Крупный экспортер» (Рис. № 9), предполагающий сохранение действующих ставок ввозных таможенных пошлин.

Данный сценарий предполагает полное обеспечение российского рынка за счет внутреннего производства (190 тыс. шт.), значительный объем экспорта – более 30% (90 тыс. шт.) от общего объема производства, а также производство российских автомобилей за рубежом в объеме около 100 тыс. шт. Доля российских производителей будет составлять 80% от общего объема производства, где 40 % доля российских независимых производителей и 40% доля российских производителей в партнерстве с иностранными. Предполагается, что на рынке будет два крупных российских производителя (один независимый и один в партнерстве с иностранным) и 2-3 небольших локализованных иностранных производителя.

Реализация сценария предполагает организацию / модернизацию производства по следующим проектам:

В области производства грузовых автомобилей:

· проектам по производству кабин ОАО «КАМАЗ» (200 тыс. шт.) и «Группы ГАЗ»;

· проекту по производству мостов ОАО «КАМАЗ» (200 тыс. шт.);

· проекту по модернизации существующих мощностей по производству грузовых автомобилей «Группы ГАЗ»;

· проекту по созданию полного цикла производства грузовых автомобилей на Дальнем Востоке группы «Соллерс» (50 тыс. шт.).

В области производства силовых установок:

· проекту по производству на ОАО «КАМАЗ» силовых установок мощностью 150-500 л.с. (200 тыс. шт.);

· проекту по производству «Группой ГАЗ» силовых установок мощностью 130-315 л.с. (100 тыс. шт.);

· проектам по производству автоматических и механических КПП на ОАО «КАМАЗ» (200 тыс. шт.) и механических КП «Группой ГАЗ» (100 тыс. шт.).

В области производства автокомпонентов:

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

· проекту по консолидации комплекса цветного литья.

Рис. № 9 – Модели сценариев развития рынка грузовых автомобилей

В области НИОКР:

· проекту по разработке новой кабины для ОАО «КАМАЗ»;

· проектам по разработке нового поколения грузовых автомобилей традиционного модельного ряда ОАО «КАМАЗ»;

· проектам по разработке нового поколения полноприводных грузовых автомобилей модельного ряда «Группы ГАЗ»;

· проекту по разработке нового поколения среднетоннажного грузового автомобиля для «Группы ГАЗ»;

· проекту по разработке мостов для «Группы ГАЗ»;

· проекту по разработке новой кабины для «Группы ГАЗ»;

· проектам по разработке нового поколения силовых установок, работающих на традиционных и альтернативных топливах;

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

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

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

4.2.4 Сегмент производства автобусов

Для сегмента автобусов на территории Российской Федерации с учетом текущего состояния наиболее приоритетным сценарием развития является сценарий «Крупный экспортер» (Рис. № 10).

Данный сценарий предполагает удовлетворение всего спроса за счет внутреннего производства (27 тыс. шт. – 77% от общего объема производства) и значительный объем экспорта (8 тыс. шт. – 23% от общего объема производства). Предполагается, что доля независимых российских производителей будет составлять 75% от общего объема производства, российских производителей в партнерстве с иностранными – 23%, а иностранных производителей – не более 2%. Также предполагается, что на рынке будет 2-3 крупных независимых российских производителя, 2-3 российских производителя в партнерстве с иностранным и 2-3 небольших локализованных иностранных производителя.

Реализация сценария предполагает организацию / модернизацию производства по следующим проектам:

В области производства автобусов:

· проектам по модернизации существующих мощностей (покрасочные мощности, крупный пластик) «Группы ГАЗ»;

В области производства автокомпонентов:

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

В области НИОКР:

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

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

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

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

Оценка рисков реализации Стратегии

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

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

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

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

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

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

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

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

Финансовые риски в основном обусловлены следующими факторами:

• неудовлетворительное текущее финансовое положение компаний российской автомобильной отрасли (низкая прибыльность / убыточность текущего производства);

• отсутствие у компаний активов, свободных от залога (невозможность предоставить банкам обеспечение из активов «вне проекта»);

• высокая финансовая нагрузка на компании (практически все компании на данный момент «закредитованы»);

• источник возврата новых кредитов (преимущественно / исключительно доходы, генерируемые за счет новых инвестиций в отрасль (компанию));

• сроки окупаемости инвестиций составляют от 5 до 10 лет.

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

Инновационные риски.

Среди инновационных рисков необходимо учитывать следующие:

• недофинансирование НИОКР будет сдерживать разработку и внедрение технологий, а также выведение новых продуктов на рынок;

• риски неэффективности передачи прав Российской Федерации на результаты интеллектуальной деятельности, созданные с привлечением средств федерального бюджета, для промышленного использования во многом определяются несовершенством действующей практики закрепления прав на результаты научно-технической деятельности, выполняемой по государственному заказу, за Российской Федерацией;

• иностранные производители не стремятся реализовывать прогрессивные технологии в российском производстве.

• технологические риски проведения НИОКР, обусловленные техническим состоянием исследовательского, испытательного оборудования, а также оборудования опытного производства.

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

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

Социальные риски. Решение задач Стратегии, с одной стороны, потребует притока управленческого и производственного персонала, адаптированного к новым реалиям ведения автомобильного бизнеса, а с другой, реструктуризация и модернизация автомобильных производств неизбежно приведет к сокращению занятых в автомобильной отрасли и связанное с этим возникновение социальной напряженности в отдельных регионах. Снизить данные риски можно путем эффективной реализации проектов развития автомобильных кластеров – поддержкой региональных кластерных инициатив – путем формирования скоординированных с предприятиями программ целевой подготовки и переподготовки кадров.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1) содействие в разработке и реализации корпоративных программ реструктуризации отечественных автопроизводителей;

2) стимулирование организации высокотехнологичных производств автотранспортных средств и автомобильных компонентов на территории Российской Федерации, в том числе предоставление российским автопроизводителям долгосрочного финансирования на возвратной основе, в среднесрочной перспективе субсидирование процентной ставки привлекаемых заемных средств, и т.п.;

3) развитие национальной базы НИОКР по ключевым направлениям / компонентам / технологическим решениям;

4) разработка новых и модификация существующих образовательных программ и программ повышения квалификации для обеспечения автомобильной промышленности кадрами нового типа.

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

В сегменте «Автопроизводители»:

- разработка и реализация плана глубокой локализации (в среднем не ниже 50 %, а по отдельным моделям не ниже 75);

- разработка перечня / программы приоритетных инновационных и инвестиционных проектов автомобилестроительных компаний, определив объемы и источники финансирования, в том числе, по развитию автомобилестроения «двойного» назначения;

- разработка программы развития военной автомобильной техники на период до 2020 года;

- стимулирование и предоставление государственной поддержки процессам / программам вывода из состава промышленных производств непрофильных активов (включая социальные объекты), компонентных производств и переделов;

В сегменте «поставщики» (включая поставщиков силовых агрегатов):

- консолидация принятия решений по выбору поставщиков;

- стимулирование создания совместных предприятий 1 уровня с иностранными поставщиками (не менее 2 на компонент/узел/агрегат);

- проведение предпроектных исследований по созданию новых и модернизации действующих компонентных производств и технологий;

- инвестиции федерального и региональных бюджетов в создание технопарков для формирования базы поставщиков, в том числе, в соответствии с программой развития моногородов.

В сегменте НИОКР:

- разработка перечня НИОКР в части развития энергоресурсосберегающих технологий, применения альтернативных видов топлива, повышения безопасности конструкции и экологии, определив объемы и источники финансирования;

- рассмотрение вопроса о целесообразности создания национального научно-исследовательского и сертификационного центра автомобилестроения;

- содействие в создании центров компетенций по разработке и предоставлению инжиниринговых услуг, в том числе, совместно с иностранными партнерами, с единой координацией.

В сегменте «Автопроизводители»:

· реализация инвестиционных проектов по модернизации / техническому перевооружению действующих и созданию новых производственных мощностей;

· реализация мероприятий по поддержке спроса (раздел 6.2.1.);

· создание условий формирования глубоких партнерств, в том числе, между российскими и иностранными производителями;

· стимулирование повышения доли локализации на территории Российской Федерации высокотехнологичных производств автомобильной техники, в том числе, выработка новых повышенных требований по локализации для иностранных компаний, действующих в режиме «промышленной сборки»;

· стимулирование развития системы / сети послепродажного обслуживания и сервисной сети 2-го уровня.

В сегменте «Поставщики» (включая поставщиков силовых агрегатов):

· стимулирование и поддержка реструктуризации «ландшафта» российских поставщиков автокомпонентов от вертикальной к горизонтальной специализации;

· стимулирование повышения доли локализации на территории Российской Федерации высокотехнологичных производств автомобильных компонентов, в том числе, выработка новых повышенных требований по локализации для иностранных компаний, действующих в режиме «промышленной сборки»;

· содействие в обеспечении федеральной поддержки региональных инициатив развития автомобильных кластеров, предусматривающей софинансирование проектов по развитию инфраструктуры автомобильного производства (в том числе в рамках развития действующих и формирования новых промышленных особых экономических зон – промышленных парков), прежде всего, в Северо-Западном, Приволжском, Центральном федеральных округах;

· разработка и реализация проектов развития производств сырьевых переделов (литейное, кузнечное и др.)

· инвестирование в создание новых производств и разработку новых продуктов и технологий (с учетом мероприятий в сегменте «НИОКР»).

В сегменте НИОКР:

· государственная поддержка проведения и реализации отдельных инновационных проектов создания автотранспортных средств нового поколения в соответствии с перечнем НИОКР на среднесрочную и долгосрочную перспективу;

· проведение работ по развитию нормативной правовой базы, в том числе в области технического регулирования;

· содействие в приобретении лицензий от иностранных компаний;

· содействие в приобретении активов за рубежом;

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

В сегментах «Автопроизводители» и «Поставщики» (включая поставщиков силовых агрегатов)

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

· завершение формирования «ландшафта» российских поставщиков автокомпонентов с вертикальной на горизонтальную специализацию;

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

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

В сегменте НИОКР

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

Региональные факторы развития автомобильной промышленности. Развитие кластерных инициатив

Диагностика текущей ситуации

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

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

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

1) Приволжский:

· г. Тольятти / г. Самара

· г. Набережные Челны / ОЭЗ «Алабуга»

· г. Ульяновск

· г. Нижний Новгород

2) Центральный

· г. Москва / г. Калуга

· г. Владимир

3) Северо-западный:

· г. Санкт-Петербург

· г. Великий Новгород / г. Псков

**Заключение**

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

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