

**Содружество Независимых Государств**

**Исполнительный комитет**

**О развитии автомобильной промышленности**

**государств – участников СНГ в 2015-2016 годах**

*(информационно-аналитический материал)*

Москва, 2016 год

Оглавление

|  |  |
| --- | --- |
| Введение  Автомобильная промышленность мира | 3  3 |
| Перспективные направления развития мировой автомобильной  промышленности | 5 |
| Автоиобильная промышленность СНГ | 7 |
| Азербайджанская Республика | 9 |
| Республика Беларусь  Республика Казахстан  Российская Федерация | 10  11  13 |
| Республика Узбекистан  Украина  Выводы и предложения | 19  20  22 |

**Введение**

В работе использованы данные Межгосударственного статистического комитета СНГ (далее – Статкомитет СНГ), а также материалы профильных министерств и ведомств государств – участников СНГ, национальных ассоциаций автопроизводителей.

Рассмотрена информация по государствам – участникам СНГ, в которых имеются автосборочные производства.

Автомобильная промышленность является одним из лидеров машиностроения в ряде государств – участников СНГ и процессы, происходящие в отрасли, оказывают значительное влияние не только на смежные сектора экономики, но и на базовые показатели экономического развития на пространстве Содружества.

В этой связи информация о состоянии автомобильного производства в государствах – участниках СНГ может быть использована при подготовке и корректировке национальных программ развития автомобильной промышленности и производства автокомпонентов, межгосударственных концепций и программ развития.

**Автомобильная промышленность мира**

Первая десятка стран по производству автомобилей в 2015 году представлена ниже:

Производство автомобилей, млн штук

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Страна/регион | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| Китай | 22,1 | 23,7 | 24,5 |
| США | 11,1 | 11,7 | 12,1 |
| Япония | 9,6 | 9,8 | 9,3 |
| Германия | 5,7 | 5,9 | 6 |
| Республика Корея | 4,5 | 4,5 | 4,6 |
| Индия | 3,9 | 3,8 | 4,1 |
| Мексика | 3,1 | 3,4 | 3,6 |
| Испания | 2,2 | 2,4 | 2,7 |
| Бразилия | 3,7 | 3,1 | 2,4 |
| Канада | 2,4 | 2,4 | 2,3 |
| *Евросоюз* | *16,2* | *17* | *18,2* |
| **Мир в целом** | **87,5** | **89,7** | **90,7** |

Источник: данные OICA.

2015 год характеризовался разнонаправленной динамикой сбыта коммерческих автомобилей в мире.

Лидером на мировой арене остается авторынок Китая. В 2015 году здесь было продано 26,8 % всех новых автомобилей. При этом за 2015 год на территории страны реализовано 24,6 млн транспортных средств, что на 4,7 % меньше значений 2014 года. За этот же период экспортные поставки из КНР сократились на 20 %. Показатель продаж стал самым низким за последние три года. Например, в 2013 году китайский авторынок вырос на 14 %, а в 2014 году – на 6,9 %.

Предприятия Северной Америки выпустили 17,7 млн легковых автомобилей, что на 3,3 % выше показателей 2014 года. Подавляющая доля пришлась на США. Здесь было изготовлено 12,1 млн ед. (+3,8 %). Мексика произвела 3,6 млн транспортных средств (+7,9 %), а в Канаде производство упало до 2,28 млн ед. (–5,5 %).

За 2015 год сбыт новых автомобилей в США достиг 17,5 млн ед., что на 5,6% выше и является лучшим результатом с 2000 года. Продажи новых автомобилей в Канаде достигли 1,9 млн ед. Относительно 2014 года показатели выросли на 2,54 % и стали рекордными для местного рынка.

В Индии продажи новых автомобилей в 2015 году выросли на 9,8 % и перешагнули отметку 2 млн ед. Годом ранее местный авторынок поднялся на 2,5 %, а в 2013 году снижался на 9,9 %.

Хорошие результаты на индийском рынке специалисты связывают с ростом покупательской активности, снижением цен на моторное топливо и выводом в торговую сеть новых моделей грузовиков и автобусов. Согласно данным ассоциации автопроизводителей Индии в 2015 году продажи новых коммерческих автомобилей выросли на 7,6 % и достигли 652,6 тыс. ед.

Емкость корейского авторынка за 2015 год увеличилась на 10,3 %, до 1,83 млн ед., а в мировом объеме это составило около 2 %. При этом по объемам выпуска автомобильной техники (в 2015 году – 4,56 млн ед.) Южная Корея входит в пятерку мировых лидеров вслед за Китаем, США, Японией и Германией.

Выпуск автомобилей в странах – членах Евросоюза в 2015 году увеличился на 6,2 % и достиг 15,9 млн ед.

По продажам легковых автомобилей первое место удерживает Германия с результатом 3 206 тыс. ед. (рост 5,6 % по сравнению с 2014 годом). На втором месте – Великобритания, в которой реализация составила 2 633,5 тыс. легковых автомашин (+6,3 %). Далее следует французский авторынок – 1 917,2 тыс. проданных автомобилей (+6,8 %), затем итальянский рынок – 1 574,9 тыс. ед. На пятом месте рынок Российской Федерации с показателем 1 497,5 тыс. реализованных легковых автомобилей, при этом падение объемов продаж на российском рынке составило 36,6 %.

Рынок легких коммерческих автомобилей (LCV) в Евросоюзе вырос на 11,6 %. За 12 месяцев было продано 1,7 млн ед.

По сведениям Ассоциации европейских автопроизводителей (АСЕА), парк новых грузовиков полной массой более 3,5 тонны за 2015 год в Европе вырос на 16,2 % и достиг 325,7 тыс. ед. Сектор коммерческих автомобилей допустимой массой более 16 тонн продемонстрировал рост 19,4 %. За прошедший год в данном сегменте реализовано 260,1 тыс. ед. такой техники. Рынок автобусов Евросоюза за 12 месяцев увеличился на 17,8 %, до 39,8 тыс. ед.

Интересны показатели загрузки производственных мощностей автомобильной промышленности в 2015 году.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Регион | Мощности по производству автомобилей, млн шт. | Загрузка мощностей, % |
| Мир в целом | 106,7 | 85 |
| Северная Америка | 18,5 | 96 |
| Европа | 24,5 | 65 |
| Китай | 28,5 | 82 |
| Турция | 1,6 | 70 |
| Бразилия | 4,5 | 67 |
| Российская Федерация | 3,44 | 40 |

Источник: данные Минпромторга России

В 2016 году мировой авторынок демонстрировал рост. За первое полугодие 2016 года глобальные продажи автомобилей увеличились на 2,5 % относительно аналогичного периода 2015 года и составили 44,3 млн шт. 27,5 % всех продаж пришлось на Китай, где за шесть месяцев было продано 12,184 млн авто, что на 6 % больше, чем год назад.

В США за этот же период было продано 8,6 млн автомобилей (+1,4 %). Правда, в Японии, третьем по величине авторынке мира, продажи автомобилей сократились в первом полугодии на 5 %, до 2,493 млн. шт.

Тройка самых крупных авторынков Европы демонстрирует стабильные темпы роста. Продажи автомобилей в Германии, Великобритании и Франции за рассматриваемый период увеличились на 7,4; 3,1 и 9 % соответственно. За то же время авторынок Индии увеличился на 5,3 %, до 1,613 млн авто.

**Перспективные направления развития мировой автомобильной промышленности**

Мировые гиганты автостроения уже сейчас имеют массовые модели на электротяге – это Prius у Toyota, Leaf у Nissan, i-MiEV у Mitsubishi, автомобили американской компании Tesla.

Главным недостатком у автомобилей на электротяге в настоящее время является повышенная стоимость по сравнению с бензиновыми или дизельными аналогами и неразвитая инфраструктура по заправке и обслуживанию таких автомобилей.

Однако, во-первых, разница в цене может снижаться по мере роста производства и удешевления технологии, во-вторых, стоимость километра пробега на электротяге несравненно дешевле, чем на дизеле и тем более на бензине, а, в-третьих, во многих странах разницу уже сейчас компенсируют разного рода субсидиями – например, во Франции, если сдать дизельную машину старше 14 лет, можно получить 10 тыс. евро скидки на электромобиль. При этом, если экологические нормы в Европейском союзе продолжат ужесточаться, то к 2020 году бензиновые и дизельные автомобили станут стоить столько же, сколько «электрички».

Японская компания Toyota Motor планирует запустить массовое производство экологически чистых электромобилей. Машины будут производиться на платформе моделей Prius и Corolla. Запуск массового производства электромобилей Toyota Motor будет приурочен к началу токийской Олимпиады-2020.

Очередной электромобиль компании Tesla, который планируют запустить в производство в 2017 году, будет стоить около 40 тыс. долларов США, а дальность поездки будет составлять около 320 км.

Tesla разворачивает сеть «Суперзарядок» – станций для зарядки электромобилей, которые позволяют зарядить электромобиль менее чем за час.

Стоимость услуг при зарядке автомобилей Tesla:

заряд аккумуляторной батареи наполовину за 20 минут – бесплатно; фирменная технология быстрой роботизированной замены батареи на заряженную (занимает полторы минуты) – 60–80 долларов США.

По состоянию на сентябрь 2014 года в мире насчитывалось 200 станций, функционирующих на трех континентах: 114 в Северной Америке, 66 в Европе и 20 в Азии.

Энергетические кризисы стимулируют поиск эффективных заменителей газа или нефти. По мнению ряда ученых, занимающихся поиском альтернативных энергоносителей, одним из перспективных направлений развития современной энергетики является замена углеводородного топлива на водород.

Использование водорода связано с трансформацией этого химического элемента в водородное топливо – сжиженную или газообразную смесь водорода и кислорода. Распространение водородного топлива пока еще сдерживает высокая себестоимость конечного продукта и отсутствие развитой инфраструктуры (заправочные станции, заводы по производству, топливопроводы и прочее). Стоимость килограмма водородного топлива зависит от способа получения. Например:

конверсия метана обходится в 2,5 доллара за килограмм топлива;

классический электролиз воды обусловливает затраты от 2 до 10 долларов США за килограмм топлива;

высокотемпературная обработка угля в безвоздушном пространстве позволяет получать килограмм топлива по цене от 1,5 до 2 долларов США.

Разумеется, при таком уровне затрат водородное топливо пока не может конкурировать с традиционными энергоносителями.

Производство водородного топлива и автомобилей в настоящее время имеет ряд существенных ограничений: при использовании водорода велика опасность взрыва и возгорания; несовершенные технологии хранения водородного топлива, неизвестно какой сплав использовать для баков хранения водорода; отсутствует инфраструктура заправок автомобилей.

Тем не менее уже появились образцы «водородных» автомобилей.

В настоящее время мировые автопроизводители могут предложить заинтересованным покупателям и «водородную», и «гибридную» (традиционный бензин плюс водород) схемы силового агрегата. Лидирующие позиции в этом сегменте рынка занимают концерны Honda (модель Honda FCX); Ford Motor Company (концепт Focus FCV); Toyota (модель Toyota Highlander FCHV); Daimler AG (модель Mercedes-Benz A-Class); Hyundai (модель Tucson FCEV); General Motors.

В СНГ происходит активное развитие автомобильного транспорта на газомоторном топливе.

**Автомобильная промышленность СНГ**

Нормативно-правовое обеспечение деятельности хозяйствующих субъектов государств – участников СНГ в области движения товаров и услуг, включая автомобильную технику и автокомпоненты, определяется следующими документами:

Соглашение о проведении согласованной политики в области стандартизации, метрологии и сертификации от 13 марта 1992 года;

Соглашение об общих условиях и механизме поддержки развития производственной кооперации предприятий и отраслей государств – участников Содружества Независимых Государств от 23 декабря 1993 года и Протокол «О механизме реализации Соглашения об общих условиях и механизме поддержки развития производственной кооперации предприятий и отраслей государств-участников Содружества Независимых Государств» от 15 апреля 1994 года;

Соглашение о сотрудничестве в области машиностроения от 24 сентября 1994 года;

Соглашение о товарообороте и производственной кооперации в области машиностроения на взаимоувязанной основе от 9 декабря 1994 года.

Соглашение о Правилах определения страны происхождения товаров в Содружестве Независимых Государств от 20 ноября 2009 года;

Договор о зоне свободной торговли от 18 ноября 2011 года.

28 октября 2016 года главами правительств Армении, Беларуси, Кыргызстана, России и Таджикистана подписано Соглашение о сотрудничестве государств – участников СНГ в автомобилестроении (не вступило в силу).

Указанная нормативно-правовая база дополнена техническими регламентами в рамках Евразийского экономического союза.

Технические регламенты Таможенного союза – ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», ТР ТС 010/2011 «О безопасности машин и оборудования», ТР ТС 013/2011 «О требованиях к автомобильному, авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту».

По данным Статкомитета СНГ, в целом по Содружеству в 2015 году произведено меньше, чем в 2014 году, автомобилей грузовых на 17 %,легковых – на 28 %,тракторов – на 32 %.

Производство основных видов машиностроительной продукции в 2015 году

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Государства – участники СНГ | Автомобили грузовые | | | Автомобили легковые пассажирские | | | Тракторы для сельского и лесного хозяйства | | |
| тыс. штук | в % к 2014 году | Справочно: 2014 год в % к 2013 году | тыс. штук | в % к 2014 году | Справочно: 2014 год в % к 2013 году | тыс. штук | в % к 2014 году | Справочно: 2014 год в % к 2013 году |
| Азербайджан | 0,4 | 136 | 115 | 0,7 | 39 | … | 1,0 | 75 | 171 |
| Беларусь | 3,5 | 44 | 69 | 8,5 | 91 | … | 34,3 | 66 | 83 |
| Казахстан | 1,7 | 70 | 111 | 12,5 | 34 | 99,2 | 1,2 | 99,5 | 89 |
| Россия | 131 | 85 | 74 | 1213 | 72 | 90 | 5,1 | 76 | 88 |
| Украина | … | … | 61 | … | … | 57 | … | … | … |
| Всего по СНГ | 136 | 83 | 74 | 1235 | 72 | 90 | 41,6 | 68 | 85 |

В целом по СНГ в первом полугодии 2016 года автомобилей грузовых произведено на 4 % больше, чем в первом полугодии 2015 года. Выпуск автомобилей легковых за указанный период сократился на 18 %, тракторов – на 0,4 %.

Производство основных видов машиностроительной продукции в первом полугодии 2016 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Государства – участники СНГ | Автомобили грузовые | | | Автомобили легковые пассажирские | | | Тракторы для сельского и лесного хозяйства | | |
| тыс. штук | в % к первому полугодию 2015 года | Справочно: первое полугодие 2015 года в % к первому полугодию 2014 года | тыс. штук | в % к первому полугодию 2015 года | Справочно: первое полугодие 2015 года в % к первому полугодию 2014 года | тыс. штук | в % к первому полугодию 2015 года | Справочно: первое полугодие 2015 года в % к перовму полугодию 2014 года |
| Азербайджан | 0,2 | 158 | 114 | 0,1 | 17 | 25 | 0,3 | 44 | 90 |
| Беларусь | 1,6 | 98 | 40 | 3,1 | 83 | 98 | 19,1 | 99,2 | 66 |
| Казахстан | 0,7 | 117 | 162 | 3 | 38 | 45 | 0,7 | 107 | 119 |
| Россия | 58,7 | 104 | 77 | 537 | 82 | 76 | 3 | 116 | 62 |
| Украина | … | … | 90 | … | … | … | … | … | … |
| Всего по СНГ | 61,2 | 104 | 76 | 543 | 82 | 75 | 23,1 | 99,6 | 67 |

**Азербайджанская Республика**

В стране идет активное развитие национального автопрома. Уже сейчас в г. Шемахе ежегодно выпускают 2 тыс. легковых автомобилей, созданных на базе «Рено». Спрос на эти автомобили в республике растет.

В конце 2016 года в г. Гяндже начало работать предприятие по сборке автомобилей «БМВ». Также действует совместное азербайджано-белорусское совместное предприятие, на котором собираются грузовики на базе МАЗа. По данным Международной организации производителей автомобилей (OICA), в 2015 году в Азербайджане было собрано 415 грузовых автомобилей, по итогам 2016 года этот показатель ожидается на уровне 230 единиц.

В г. Нахичевани производятся китайские легковые модели марки Lifan.

Иранская автомобильная компания Iran Khodro (IKCO) разработала план, предусматривающий организацию совместного автосборочного предприятия в Азербайджане. Создаваемый автозавод разместится в промышленной зоне Нефткала, где уже к лету 2017 года будут производиться первые автомобили. Годовая производительность совместного предприятия должна составить до 10 тыс. автомобилей из полноразборного формата (CKD), включая марки Iran Khodro Samand, Soren, Runna и Dena.

Ведутся переговоры об экспорте продукции совместного предприятия в государства – участники СНГ, прежде всего в Украину, а также Грузию. Иранская компания Iran Khodro владеет 25 % акций в совместном предприятии, другая часть принадлежит азербайджанской стороне.

IKCO является крупнейшим автопроизводителем Ирана, выпускающим до 600 тыс. автомобилей в год.

По данным Государственного таможенного комитета (ГТК) Азербайджанской Республики, импорт автотранспортных средств в Азербайджан в январе-августе 2016 года составил 3,454 тыс. ед., что в 6,1 раза ниже показателя аналогичного периода прошлого года. Наибольшее число ввезенных автотранспортных средств пришлось на легковые автомобили – 2,98 тыс. ед.

В январе–августе 2016 года в Азербайджан также импортировано 342 моторных транспортных средства, предназначенных для грузоперевозок (спад в 4,2 раза) и 77 моторных транспортных средств спецназначения (спад в 2,6 раза).

Кроме того, за отчетный период в республику ввезено 54 моторных транспортных средства, предназначенных для перевозки 10 человек или более (спад в 12,6 раза).

Спад импорта легковых автомобилей в Азербайджан наблюдается с 2014 года.

**Республика Беларусь**

Автомобилестроение – один из крупных секторов белорусского машиностроительного комплекса, на который приходится более 23 % общего объема машиностроения.

Предприятия автопрома производят грузовые автомобили, автобусы, троллейбусы, прицепы, мотоциклы и велосипеды, автомобильные двигатели и детали. Следует отметить высокую (более 50 %) степень зависимости от поставок комплектующих в рамках производственной кооперации с предприятиями России и Украины. Ведущими предприятиями белорусского автопрома являются МАЗ, БелАЗ и ММЗ.

За первые восемь месяцев 2016 года, по данным Белстата, производство грузовых автомобилей и автобусов в Беларуси начало расти. Вырос и экспорт белорусской автотехники.

В январе–августе 2016 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в республике увеличился выпуск автобусов в 1,4 раза, карьерных самосвалов – на 19 %, грузовых автомобилей – на 4 %. В натуральном выражении выпуск продукции составил: автобусов – 662, карьерных самосвалов – 291, грузовых автомобилей – 2 255, внедорожных самосвалов – 1 077 ед. Кроме того, с начала года произведено 1 263 прицепа и полуприцепа для перевозки грузов.

За первые семь месяцев текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличились (в натуральном выражении) поставки за пределы республики: автомобилей, предназначенных для перевозки 10 человек и более, – в 1,7 раза (в эту категорию вошли и пассажирские автобусы); седельных тягачей – в 1,5 раза; грузовых автомобилей – в 1,3 раза.

Например, 40 самосвалов БЕЛАЗ-75135 грузоподъемностью 110 тонн отправлено в Индонезию; 59 самосвалов разных моделей (БЕЛАЗ-75306, БЕЛАЗ-75131, БЕЛАЗ-7555D) приобрела российская компания «Кузбассразрезуголь».

Выпуск белорусских тракторов по сравнению с первым полугодием 2015 года сократился, но незначительно - с 19,3 до 19,1 тыс. единиц, или на 1,03 %.

Стимулируя внутренний спрос, Совет Министров Республики Беларусь постановлением №  811 от 11 октября 2016 года постановил «обеспечить приобретение в 2016–2017 годах 386 автобусов МАЗ-241». Автобусы рекомендуется приобрести в лизинг подведомственным организациям местных исполкомов и коммунальным предприятиям, которые занимаются автомобильными перевозками пассажиров. Постановление предусматривает, что оплата будет произведена страховыми организациями. Государственный Банк развития выпустит для покупки автобусов облигации на сумму 7 млн. долларов США, а страховые организации их приобретут (в том числе за счет средств страховых резервов).

Минский автозавод в 2012 году выпустил 22 854 грузовых автомобиля и более 2 000 автобусов, а за январь–август 2016 года – 2 255 штук.

До недавних пор МАЗ продавал 80 % своей продукции на российском рынке, где успешно конкурировал с КамАЗом. Однако после введения с 1 января 2014 года в Российской Федерации утилизационного сбора конкурентоспособность МАЗа уменьшилась.

В результате, по данным российского агентства «Автостат», в 2014 году на российском рынке МАЗ продал всего 2 238 грузовиков.

До 2015 года белорусские автобусы охотно покупали различные регионы России. Был реализован крупный контракт на поставку автобусов для Олимпиады в Сочи. Поставлялись автобусы и в другие государства – участники СНГ. Однако после «сжатия» российского рынка доходы этих подразделений МАЗа также упали.

МАЗ сталкивается с жесткой конкуренцией на рынке СНГ, зарубежными компаниями, открывшими заводы по сборке тяжелых грузовиков в России, в Калуге (Volvo и Renault), под Санкт-Петербургом (Scania), расширяет мощности с 6,5 до 8 тыс. автомобилей. Mercedes-Benz и IVECO построили заводы в Набережных Челнах и Миассе соответственно. В скором времени планирует открыть сборочное производство под Санкт-Петербургом и немецкая компания MAN (мощностью 6 тыс. автомобилей в год).

В этой связи перед белорусскими производителями стоит задача поиска новых рынков сбыта. В конце 2016 года МАЗ планирует вывести на рынок грузовые автомобили, которые могут быть сертифицированы в Евросоюзе. В конструкции использованы импортные агрегаты: рядный 6-цилиндровый двигатель Mercedes-Benz мощностью 475 л.с., 12-ступенчатая роботизированная коробка передач, гипоидный ведущий мост (тип винтовой зубчатой передачи), рулевой механизм ZF. МАЗовские комплектующие – рама, кабина, задняя пневмоподвеска, тягово-сцепное устройство и передняя ось.

**Республика Казахстан**

Казахстанский автомобильный рынок испытывает спад со второй половины 2014 года. Но в 2016 году продажи стабилизировались. Ежеквартально казахстанцы приобретают около 10 тыс. новых легковых автомобилей. При этом всё большее число покупателей предпочитает автомобили местной сборки.

Если в I квартале их доля в продажах не достигала 20 %, то к июлю–августу 30–32 % авторынка пришлись на модели, выпускаемые внутри страны.

Даже в самый разгар кризиса вклад автопрома в республиканский ВВП достиг 51,6 млрд тенге, превысив показатели фармацевтической отрасли и приблизившись к уровню легкой промышленности. Казахстанские автозаводы сегодня особенно активно работают над расширением производственной линейки. Уже в ближайшее время на их конвейерах появятся не только новые модели, но и бренды, продукция которых сегодня поставляется в страну по импорту.

По итогам 9 месяцев 2016 года на территории Казахстана было произведено 8 332 единицы автотранспортных средств на сумму 51,6 млрд тенге. В сентябре 2016 года автозаводы республики выпустили 1 019 автомобилей (включая грузовой транспорт и автобусную технику), что на 46 % выше прошлогоднего показателя. Производство легковой техники в республике демонстрирует непрерывный рост начиная с июня и по итогам сентября (853 ед.) превзошло аналогичный показатель 2015 года на 68,2 %.

Выпуск грузовых автомобилей на казахстанских предприятиях по результатам трех кварталов 2016 года вырос на 14,1 % к аналогичному показателю 2015 года и составил 1 201 ед. Выпуск автобусов в отчетный период сократился на 30,4 % до отметки 103 ед.

Сбыт автозаводов в январе–сентябре 2016 года составил 7 859 ед. Рыночная доля предприятий казахстанского автопрома по итогам отчетного периода составила 24,1 %. При этом в июле–августе этот показатель впервые в истории отрасли перешагнул 30%-ную отметку.

Лидирующую позицию в сегменте автомобилей локальной сборки занимает усть-каменогорский завод АО «АЗИЯ АВТО» – 4 173 проданных автомобиля, или 53,1 % суммарного сбыта легковой техники, локализованной в Казахстане. С площадки ТОО «СарыаркаАвтоПром» было отгружено 2 551 ед. техники. Доля предприятия составила 32,5 %. Далее в рейтинге сбыта продукции отечественных автопроизводителей расположились АО «АгромашХолдинг» (401 ед.; 5,1 %), ТОО «Hyundai Auto Truck & Bus» (382 единицы; 4,9 %), АО «КАМАЗ-Инжиниринг» (249 ед.; 3,2 %), а также ТОО «СемАЗ» (103 ед.; 1,3 %).

По результатам января–сентября 2016 года официальными дилерами было реализовано 30 759 легковых и легких коммерческих автомобилей (LCV), что на 59 % ниже аналогичного показателя 2015 года (74 911 ед.). Продажи в стоимостном выражении в отчетный период составили 569 млн долларов США, уступив 58,7 % значению соответствующего периода 2015 года.

23 568 автомобилей (76 %), реализованных по итогам 9 месяцев, пришлось на импорт, 7 154 покупателя (24 %) остановили выбор на продукции казахстанских автозаводов.

Пятерку наиболее востребованных брендов легковых авто казахстанской сборки по итогам девяти месяцев 2016 года составили Lada (1 706 ед.), Kia (1 464 ед.), Hyundai (1 379 ед.), Skoda (614 ед.) и JAC (428 ед.). В список марок, предлагаемых отечественными предприятиями, вошли также Chevrolet (389 ед.), Geely (365 ед.), Peugeot (353 ед.), Toyota (216 ед.) и SsangYong (98 ед.).

Рейтинг продаж легковых моделей локального производства возглавили Lada 4×4 (1 398 ед.), Hyundai Elantra (730 ед.), Kia Sportage (552 ед.), Skoda Rapid (436 ед.), Peugeot 301 (281 ед.), Hyundai Santa Fe (272 ед.), JAC S3 (270 ед.), Lada Granta (258 ед.), Toyota Fortuner (216 ед.) и Chevrolet Aveo (231 ед.).

В рамках программы льготного автокредитования, стартовавшей в мае 2015 года, из Нацфонда выделено 26 млрд тенге для кредитования физических лиц на приобретение автомобилей казахстанской сборки по номинальной льготной ставке 4 %.

За истекшие 17 месяцев работы программы ее участники приобрели 7 732 автомобиля (по состоянию на 29 сентября 2016 года). 51 % продаж, или 3 999 реализованных автомобилей, пришлось на модельный ряд завода АО «АЗИЯ АВТО». Заемщикам программы был продан 2 701 автомобиль, собранный на ТОО «СарыаркаАвтоПром» (34,9 % общего объема), и 1 032 ед. техники, выпущенные АО «Агромашхолдинг» (13,3 % суммарных продаж в рамках программы).

В разрезе брендов участники программы отдали предпочтение Hyundai – 2 229 ед. (28,8 %), KIA – 1 890 ед. (24,6 %) и Skoda – 1 084 ед. (14 %). На эти марки пришлось две трети продаж. TOP-5 наиболее востребованных заемщиками моделей составили Hyundai Elantra (1 326 ед.), Skoda Rapid (834 ед.), KIA Sportage (656 ед.), Lada 4×4 (451 ед.) и Hyundai Tuscon ix35 (378 ед.).

Программа обеспечила поступление гарантированного дохода в Нацфонд. Государство получило доход в размере более 1 млрд тенге в год за счет размещения 26 млрд тенге на условиях фиксированной ставки вознаграждения 4 %.

Союз предприятий автомобильной отрасли Казахстана «КазАвтоПром» рассчитывает, что ключевыми факторами успешности проектов казахстанского автопрома в долгосрочном периоде станут:

1) стратегическое сотрудничество с глобальными автоконцернами, имеющими успешный опыт внедрения инновационных технологий (подтвержденный высоким потребительским спросом на их продукты) и способными продуктивно реагировать на технологическую трансформацию отрасли;

2) высокие показатели сбыта на платформу (60-120 тыс.ед./год) – критически необходимое условие для рентабельной локализации производства автокомпонентов (в масштабах рынка Республики Казахстан названные объемы достижимы только при ставке на модели массового спроса);

3) доступ на рынок стран ЕАЭС и смежных регионов.

**Российская Федерация**

Автомобильная промышленность России является одной из ведущих отраслей экономики.

Большое значение отрасль имеет в создании рабочих мест. При численности работающих непосредственно в отрасли в 2015 году 304,5 тыс. человек (в 2014 году – 335,5 тыс. человек) в смежных отраслях, связанных с производством материалов, эксплуатацией, техническим обслуживанием и ремонтом автомобильной техники, обеспечивается занятость еще более чем 3,5 млн человек.

В 2015 году на российском автомобильном рынке продолжалось сокращение продаж и локального производства вследствие экономического спада в стране. Всего в России было произведено 1,38 млн автомобилей, а продажи новых автомобилей в 2015 году составили 1,66 млн шт.

Производство новых автотранспортных средств в России, тыс. штук

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Производство | 2014 год | 2015 год | Доля в производстве 2015 года, % | Доля в сегменте производства, % | Рост/снижение 2015/2014, % |
| **Автомобили, в том числе:** | **1887,7** | **1384,26** | **100** |  | **-26,6** |
| **Легковые, в том числе:** | **1691,75** | **1221,51** | **88,2** | **100** | **-27,8** |
| отечественные модели | 416,58 | 333,99 |  | 27,3 | -19,8 |
| иномарки, сборка в Российской Федерации, в том числе: | 1275,17 | 887,52 |  | 72,7 | -30,4 |
| промсборка | 1050,81 | 781,12 |  | 63,9 | -25,7 |
| **Грузовые, в том числе:** | **68,22** | **50,16** | **3,6** | **100** | **-26,5** |
| отечественные модели | 58,13 | 46,49 |  | 92,7 | -20,0 |
| иномарки, сборка в Российской Федерации, в том числе: | 10,09 | 3,68 |  | 7,3 | -63,6 |
| промсборка | 5,43 | 2,13 |  | 4,3 | -59,9 |
| **Автобусы, в том числе:** | **11,04** | **8,36** | **0,60** | **100** | **-24,3** |
| отечественные модели | 10,93 | 8,3 |  | 99,3 | -24,0 |
| иномарки, сборка в Российской Федерации, в том числе: | 0,11 | 0,06 |  | 0,7 | -50,9 |
| промсборка | 0 | 0 |  | 0,0 |  |
| **LCV, в том числе:** | **116,13** | **104,23** | **7,5** | **100** | **-10,2** |
| отечественные модели | 92,32 | 89,11 |  | 85,5 | -3,5 |
| иномарки, сборка в Российской Федерации, в том числе: | 23,81 | 15,12 |  | 14,5 | -36,5 |
| промсборка | 7,53 | 5,4 |  | 5,2 | -28,3 |

По объему продаж легковых автомобилей Россия заняла пятое место в Европе (после Германии, Великобритании, Франции и Италии).

Автомобилизация населения России составила в 2015 году 307 автомобилей на 1 тыс. человек населения.

Парк автомобильной техники в России насчитывает в настоящее время более 50 млн легковых автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов, из них грузовых автомобилей – 3,1 млн ед., автобусов – 0,416 млн. ед. Однако более 50 % парка составляют автомобили со сроком эксплуатации более 10 лет, что является одной из основных причин загрязнения окружающей среды, низка их топливная экономичность, недостаточен уровень активной и пассивной безопасности. Средний возраст грузовых автомобилей в 2016 году составил 19,5 года, в то время как на двигатели грузовиков ниже Евро-4 приходится 89 % всего парка.

В Российской Федерации загрузка мощностей по выпуску автомобилей составила в 2015 году 40 %. В 2016 году Минпромторг России для стабилизации производства автомобилей отметил необходимость решения следующих задач:

поддержка спроса на уровне, обеспечивающем выживаемость автопроизводителей и инвестиционную привлекательность (не ниже 1,6 млн шт. в год);

оптимизация неэффективных мощностей за счет концентрации господдержки вокруг высоколокализованных производителей (стимулировать сохранение и развитие производств с уровнем локализации более 50 %);

создание условий для повышения экспортоориентированности автомобильного производства (рост экспорта не менее чем в 2 раза к 2025 году).

Локализация автомобильного производства, по данным НП «ОАР», в 2015 году характеризовалась следующими показателями.

Уровни локализации автомобильной техники в России, 2015 году

|  |  |
| --- | --- |
| Тип автомобиля | Локализация, % (экспертная оценка) |
| Легковые автомобили, в том числе: |  |
| отечественные модели | Более 70 |
| иномарки в режиме промсборки | От 30 до 70 |
| иномарки сборки в Российской Федерации | До 20 |
| LCV, в т.ч.: |  |
| отечественные модели | Более 75 |
| иномарки в режиме промсборки | От 30 до 50 |
| иномарки сборки в Российской Федерации | До 20 |
| Грузовые автомобили, в том числе: |  |
| отечественные модели | Более 80 |
| иномарки в режиме промсборки | От 20 до 30 |
| иномарки сборки в Российской Федерации | До 15 |
| Автобусы, в том числе: |  |
| отечественные модели | Более 80 |
| иномарки в режиме промсборки | – |
| иномарки сборки в Российской Федерации | До 15 |

В долгосрочной перспективе (до 2025 года) должны быть созданы условия для повышения экспортоориентированности автомобильной промышленности России.

В 2015 году доля экспорта в производстве составила 7,7 %, или 106 тыс. шт. (-19,3 % к показателю 2014 года). Поставлена цель: к 2025 году увеличить долю экспорта в производстве до 25 %.

Минпромторг России будет содействовать выходу российских автопроизводителей на новые экспортные рынки дальнего зарубежья: Алжир, Вьетнам, Египет, Иран, Индия, Куба, Мексика и ряд других. Для адаптации экспортных модификаций автомобилей к рынкам, защищенных особыми техническими требованиями (правый руль, Евро-6, климатическое исполнение и т.п.) российским производителям колесных транспортных средств предоставляются субсидии на доработку конструкции автомобилей.

Кроме того, российским организациям автомобилестроения предоставлены субсидии на компенсацию части затрат на транспортировку (до границ Российской Федерации) экспортной продукции.

Меры государственной поддержки российского автопрома

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | Мероприятия | Финансирование млрд рублей | |
| 2015 год | 2016 год |
| 1. | Программа обновления парка колесных транспортных средств | 22,5 | 22,5 |
| 2. | Программа льготного лизинга колесных транспортных средств | 5 | 5 |
| 3. | Программа льготного автокредитования | 3,5 | 11,3 |
| 4. | Программа стимулирования спроса на автобусы и технику для жилищно-коммунального хозяйства, работающих на газомоторном топливе | 3 | 3 |
| 5. | Субсидии организациям автомобилестроения на компенсацию части процентных платежей по инвестиционным кредитам | 7,9 | 7,2 |
| 6. | Поддержка экспорта | 0 | 3,3 |
| 7. | Субсидии на закупку городского электротранспорта | 0,38 | 1 |
| 8. | Блок промышленных субсидий | 63 | 80,4 |
| 9. | Обновление парка машин «скорой помощи» | 0 | 3 |

По данным Росстата, в России в 2015 году увеличилась нагрузка на региональные бюджеты, что не позволило в полной мере финансировать обновление подвижного состава муниципального транспорта.

Из 85 субъектов федерации по состоянию на 1 января 2016 года дефицит бюджета имели 73 субъекта, 14 из которых имели дефицит более 10 %.

В этих условиях именно крупные инвесторы должны стимулировать спрос, активно модернизировать инфраструктуру автомобильной промышленности, и содействовать омологации парка автомобильной техники.

Так, развитие сети автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС) снимет ограничения для развития рынка автомобилей, работающих на газомоторном топливе (ГМТ).

Сейчас в России более 270 АГНКС, 213 из них находятся в управлении ПАО «Газпром».

В 2016 году запланирован ввод в эксплуатацию 52 объектов газозаправочной инфраструктуры в 22 субъектах Российской Федерации. ПАО «Газпром» в 2016 году реализует инвестпрограмму по строительству 35 АГНКС, 7 из которых уже введено в эксплуатацию, также будет проведена реконструкция 4 действующих АГНКС.

До конца 2018 года ПАО «Газпром» планирует довести число объектов федеральной сети газозаправочных станций до 488 единиц. Всего на программу развития сети заправок ПАО «Газпром» закладывает больше 80 млрд руб.

В развитии сети АГНКС ПАО «Газпром» взаимодействует с КАМАЗом. Соответственно, данные о начале строительства и местоположении новых АГНКС своевременно предоставляются КАМАЗу.

В свою очередь КАМАЗ участвует в программе по расширению газомоторного парка ПАО «Газпром», рассчитанной до 2017 года. В 2014-2015 годах «дочки» ПАО «Газпром» закупили 1 066 ед. газомоторной техники производства КАМАЗ.

Холдинг BMG («Волгабас») с 2014 года развивает производство автобусов, работающих на газомоторном топливе. В линейке выпускаемой продукции – малые, средние, 12-метровые, городские, пригородные и туристические модели.

BMG – одна из немногих автомобилестроительных компаний, которая, несмотря на кризисные явления в отрасли в 2015 году, не снизили темпы производства. Группа расширяет производство автобусов в г. Волгограде и строит абсолютно новый технологичный завод в г. Владимире мощностью 5 тыс. автобусов в год.

Трудоемкость нового производства будет на 30 % ниже существующего в настоящее время. Создаются полностью роботизированные цеха сварки и покраски. Фактически в г. Владимире возникнет полный кластер производства автобусов ввиду того, что одновременно с основным производством строятся инжиниринговый центр, а также линии по производству комплектующих,

Уже в 2017 году запланированы экспортные поставки в Казахстан и Кыргызстан.

В 2016 году Ярославский моторный завод группы ГАЗ начал выпуск моторов ЯМЗ-530 CNG, работающих на метане.

ЯМЗ-530 CNG – это рядные 4- и 6-цилиндровые двигатели мощностью от 150 до 312 л.с. стандарта Евро-5, которые при необходимости можно довести до норм Евро-6. В основе линейки газовых моторов лежат дизельные двигатели, но для работы на метане ярославские «четверки» и «шестерки» переведены на цикл Отто (когда горючая смесь воспламеняется не от сжатия, а от свечи зажигания).

Моторы ЯМЗ-530 CNG могут применяться на самых разнообразных машинах: грузовиках, автобусах, строительно-дорожной и сельскохозяйственной технике. Заявленный ресурс нового двигателя – до 1 млн км. По данным ЯМЗ, применение двигателей, работающих на метане, позволяет сократить затраты при эксплуатации автотехники на 40-50 % и минимум впятеро снизить уровень выбросов угарного газа (оксид углерода).

В целом Ярославский моторный завод значительно продвинулся в локализации моторостроительного производства. Заводу удалось освоить отливку блока цилиндров, поковку коленчатого вала, выпуск турбокомпрессоров и распределительных валов, которые раньше приходилось возить из Европы.

К сожалению, в 2016 году падение рынка и производства автомобилей в России продолжилось.

По данным АСМ-холдинга, за первое полугодие 2016 года в России реализовано 566,3 тыс. новых легковых автомобилей, что на 3,9 % меньше, чем за аналогичный период 2015 года.

Новых LCV было продано 37,1 тыс. шт., а в 2015 году – 40,5 тыс. шт., или на 8,4 % больше.

Новых грузовых автомобилей (HCV) массой более 5 тонн было реализовано 21,3 тыс. шт., что меньше, чем в 2014 году, на 5,1 %.

Новых автобусов в первом полугодии 2016 года продано 4 172 шт., а в первом полугодии 2015 года – 4 201 автобус.

Таким образом, меры государственной поддержки автомобильной промышленности на данном этапе помогают достичь стабилизации, но полностью «погасить» падение спроса и производства не могут.

Эксперты выделяют следующие наиболее существенные негативные тенденции в отрасли:

резкое падение начиная с 2014 года цены на нефть и снижение курса рубля;

снижение грузооборота автомобильного транспорта в 2015 году на 7 % по сравнению с 2014 годом и объема перевозимых грузов – на 9 %;

высокие кредитные ставки;

задержка с принятием программ омологации парка автомобильной техники и введением дифференцированного по экологическим требованиям транспортного налога (от двигателей Е-6 до двигателей Е-2);

недостаточно эффективные меры защиты от поставок на рынок России и ЕАЭС фальсифицированной и контрафактной продукции (прежде всего машинокомплектов и автокомпонентов);

низкий уровень локализации производства автомобильной техники;

недостаточные объем и конкурентоспособность выпускаемых автомобильных компонентов и материалов.

К узким местам российского автопрома следует отнести и многочисленность платформ, допущенных на рынок. Производимая в России автомобильная техника использует более 40 платформ, а с учетом импорта находящихся в обращении на российском рынке автомобилей количество платформ приближается к 50.

В мире в среднем на одну легковую платформу приходится около 630 тыс. автомобилей (от 115 тыс. шт. у Mazda до 1 907 тыс. шт. у Hyundai-Kia), в то время как на одну платформу АВТОВАЗа приходится 84 тыс. автомобилей (до 1990 года – около 200 тыс. автомобилей).

**Республика Узбекистан**

Автомобильная промышленность Республики Узбекистан в 2016 году отметила 20-летний юбилей. В марте 1996 года с конвейера завода в г. Асаке сошел первый автомобиль марки Damas.

В настоящее время в Узбекистане насчитывается 6 автосборочных заводов: 4 завода корпорации «GM Uzbekistan» в г. Асаке (выпускает Chevrolet Ravon) в г. Хорезме (выпускает различные модели Chevrolet), 2 завода в г. Ташкенте (крупноузловая сборка нескольких моделей Chevrolet и производство автомобильных двигателей). Из заводов, расположенных в г. Хорезме, один принадлежит японской компании Isuzu и выпускает автобусы, грузовики и специальную технику, второй завод выпускает аналогичную продукцию немецкого бренда MAN.

Уровень локализации производства моделей Spark и Cobalt в настоящее время составляет 55 %. Средний уровень локализации производства наиболее массовых моделей Matiz и Nexia составил в 2016 году 65 %.

На отрасль работают 250 предприятий Узбекистана, поставляющих детали и комплектующие для автомобилей.

Основными рынками сбыта продукции узбекского автопрома являются государства – участники СНГ: Беларусь, Казахстан. Россия, Украина. В последнее время начались поставки в страны Африки: Анголу, Египет, Гану, Габон, Кот Д’Ивуар, ЮАР.

Есть планы выйти на рынки Ирака, Иордании, Ливана, Ливии, Нигерии и Туниса.

Гордость Узбекистана – ЗАО «GM-Uzbekistan», которое насчитывает более 25 тыс. сотрудников и рассчитано на проектную мощность 250 тыс. ед. в год.

В Узбекистане были созданы специальные условия для защиты внутреннего производства: импорт иномарок облагался пошлиной при ввозе от 50 до 100 %, за исключением автомобилей произведенных в государсвах – участниках СНГ, для которых размер пошлины составлял 20 % стоимости автомобиля.

В 2011 году заводом было произведено около 225 тыс. машин. По данным комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса, в том же 2011 году «GM-Uzbekistan» экспортировало в Россию около 93 тыс. машин. Модель Nexia в том году занимала почетное 9-е место в списке 25 самых популярных автомоделей в России. В январе–мае 2016 года он составил всего около 6 тыс. ед.

В 2016 году в Узбекистане запустили производство седана Ravon R4, который будет поставляться на рынки государств – участников СНГ. Теперь в государства – участники СНГ машины из Узбекистана будут доставляться не автовозами, а по железной дороге. (В Узбекистане открыто движение по Камчикскому железнодорожному тоннелю – это 19-километровое сооружение через перевал «Камчик» на востоке Узбекистана (известный регулярными оползнями и лавинами), которое связало Ферганскую долину (территория Андижанской, Наманганской и Ферганской областей) и остальную часть страны.

**Украина**

По данным ассоциации «Укравтопром», всего в 2015 году на Украине выпущено 8 292 автотранспортных средства, что на 71,2 % ниже результата 2014 года, в том числе 5 654 легковых автомобиля (на 78,2 % меньше, чем в 2014 году), 1 741 коммерческий автомобиль (–9,9 % к 2014 году), 897 автобусов (+2,2 % к 2014 году).

В январе–сентябре 2016 года украинские заводы выпустили 3 213 автотранспортных средств, что на 30,7 % ниже прошлогоднего показателя за аналогичный период, из них 484 коммерческого автомобиля (–55,8 %), а также 142 автобуса (–68,9 % к январю–сентябрю 2015 года).

Производство автотранспортных средств в Украине, тыс. ед.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Производитель | 2014  год | 2015  год | % (+-) | Январь-сентябрь 2015 года | Январь-сентябрь 2016 года | % (+-) |
| **ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ, в том числе.:** | **25941** | **5654** | **-78,2** | **3084** | **2587** | **-16,1** |
| ЗАЗ | 12779 | 3624 | -71,6 | 1765 | 4 | -99,8 |
| «Богдан» | 1999 | 0 | -100 | 0 | 0 | - |
| Кременчугский автосборочный завод | 7514 | 0 | -100 | - | - | - |
| «Еврокар» | 3649 | 2030 | -44,4 | 1319 | 2583 | +95,8 |
| **КОММЕРЧЕСКИЕ (ГРУЗОВЫЕ) АВТОМОБИЛИ, в том числе:** | **1932** | **1741** | **-9,9** | **1094** | **484** | **-55,8** |
| ЗАЗ | 317 | 229 | -27,8 | 29 | 0 | -100 |
| КрАЗ | 1388 | 1401 | +0,9 | 984 | 480 | -51,2 |
| «Богдан» | 122 | 6 | -95,1 | 6 | 0 | -100 |
| «Эталон» г. Борисполь | 0 | 2 | - | 2 | 0 | -100 |
| «Эталон» г. Чернигов | 16 | 45 | +181,3 | 16 | 0 | -100 |
| «Черкасский автобус» | 89 | 58 | -34,8 | 57 | 4 | -93,0 |
| **АВТОБУСЫ, в том числе:** | **878** | **897** | **+2,2** | **456** | **142** | **-68,9** |
| ЗАЗ | 31 | 84 | +171 | 52 | 0 | -100 |
| «Богдан» | 64 | 54 | -15,6 | 7 | 15 | +114,3 |
| «Эталон» г. Борисполь | 110 | 1 | -99,1 | 1 | 0 | -100 |
| «Эталон» г. Чернигов | 185 | 254 | +37,3 | 102 | 3 | -97,1 |
| «Часовоярский автобус» | 169 | 174 | +3 | 135 | 1 | -91,9 |
| «Черкасский автобус» | 319 | 330 | +3,4 | 159 | 113 | -28,9 |
| **ВСЕГО** | **28751** | **8292** | **-71,2** | **4634** | **3213** | **-30,7** |

В 2015 году на Украине было зарегистрировано более 900 новых грузовиков, в том числе 294 МАЗа, что больше на 43,4 %, а также 137 грузовиков Scania. На третьей позиции MAN – 85 машин. КрАЗ в рейтинге «Укравтопрома» на четвёртом месте, несмотря на то что на Украине осталось 60 % из 1 400 выпущенных в 2015 году автомобилей – первичные регистрации новых КрАЗов – 76 ед. У Volvo и DAF почти равные результаты – 53 и 52 грузовика. Новых КАМАЗов зарегистрировано 48 ед., несмотря на то что эти грузовики официально в страну не поставляются с 2014 года.

Указом Президента Украины № 467/2016 «О решении Совета национальной безопасности и обороны Украины от 16 сентября 2016 года «О применении персональных специальных экономических и других ограничительных мер (санкций)» в перечень предприятий, к которым применяются ограничительные меры, среди других входит представитель российского автопрома – ПАО «КАМАЗ», которому ограничиваются торговые операции на территории Украины.

В 1998 году в Украине принят закон о стимулировании автопроизводства, в рамках которого определены пять программ стимулирования. Ставка пошлины составляла сначала 15 % с увеличением до 25 %. Это позволило модернизировать ЗАЗ, построить завод «Богдан», начал работать аккумуляторный завод. В результате рост производства продолжался вплоть до 2008 года. На тот момент доля украинских автомобилей на внутреннем рынке составляла 50 % (при объемах рынка около 600 тыс. автомобилей).

После вступления в ВТО пошлина снизилась до 10 %, начались кризис и падение производства. В 2013 году после введения специальной защитной пошлины и экологического налога украинские автозаводы снова начали показывать рост производства. Тогда украинские транспортные средства на внутреннем рынке стали занимать около 35 %. В 2014 году экологический налог отменили, а защитную пошлину либерализовали.

Еще один фактор – недостаточное развитие в Украине производства автокомпонентов и материалов. Этот сектор не сможет развиваться без соответствующего спроса со стороны автосборочных предприятий и экспорта. Например, годовая программа производства двигателей для легковых автомобилей для того чтобы быть конкурентоспособной, по расчетам экспертов, должна составлять 200–300 тыс. моторов.

Что касается коммерческого транспорта, то кроме существенного, падения спроса, отрицательное влияние на производство оказывает структура продаж. Почти 80 % этого вида техники на рынке Украины занимают автомобили, бывшие в употреблении, что отрицательно сказывается на работе автопроизводителей.

**Выводы и предложения**

На «сужающемся» рынке основной задачей автопроизводителей государств – участников СНГ в краткосрочной перспективе является консолидация усилий по сокращению номенклатуры применяемых агрегатов, узлов, деталей, материалов, в том числе металлов, для наиболее востребованных на рынке типов автомобилей, сокращение производственных площадок автокомпонентов за счет унификации технологических процессов и технологического оборудования (заводы рам, рессор, модулей кондиционирования, электрооборудования и т.д.).

Целесообразно:

продолжить реализацию программ компенсации затрат или их части на омологацию и адаптацию к техническим требованиям зарубежных рынков, на транспортировку до зарубежных рынков;

развивать региональные программы по обновлению муниципального и коммерческого транспорта и повышению его безопасности. Имеется ввиду стимулирование спроса на новый автотранспорт и ужесточение требований к перевозчикам, эксплуатирующим технически и морально устаревшую автотехнику;

на основе Соглашения о сотрудничестве государств – участников СНГ в автомобилестроении от 28 октября 2016 года содействовать кооперации автопроизводителей государств – участников СНГ для образования финансово-промышленных пулов для создания совместных производств на пространстве Содружества.

В целях ускоренной амортизации автомобильной продукции возможно рассмотреть введение экологического и/или возрастного коэффициентов в транспортный налог.

В России в ближайшей перспективе было бы целесообразно рассмотреть возможность использования «материнского капитала» для приобретения легковых автомобилей российского производства. По расчетам экспертов, такая мера будет способствовать увеличению продаж российской техники на 100 тыс. ед. в год.

В долгосрочном периоде бизнесу при государственной поддержке необходимо вырабатывать условия продвижения продукции автомобилестроения на экспорт.

Представляется важным встроиться в глобальные цепочки производства и поставки автомобилей и их компонентов на основе кооперации с ведущими мировыми автопроизводителями.

Уполномоченным органам государств – участников СНГ совместно с автопроизводителями следует выстроить экспортную политику в отрасли, определить целевые рынки и реально достижимые показатели для них и меры по стимуляции экспорта автотехники.