



5 апреля 2021 г.

**КОММЕНТАРИИ****О необходимости развития производства автокомпонентов в России**

Автомобильная промышленность могла бы внести значительный вклад в рост российской экономики. Однако ее развитие сейчас тормозят проблемы, накопившиеся в одном из ключевых сегментов – производстве автокомпонентов. Низкий уровень реальной локализации производства автомобилей и высокая доля импорта приводят к тому, что основная часть добавленной стоимости по-прежнему создается за пределами РФ. Для исправления ситуации необходимо расширение мер поддержки отрасли, прежде всего в части предоставления доступного финансирования.

**О роли автомобильной промышленности и производства автокомпонентов**

Значимость автомобильной промышленности для развития национальной экономики связана с несколькими факторами. Во-первых, автомобильная промышленность генерирует высокую добавленную стоимость и вносит значимый вклад в ВВП. Так, по данным Ассоциации европейских производителей автомобилей (АСЕА), в 2018 г. доля автомобильной промышленности в ВВП стран ЕС составила почти 7%.

Во-вторых, автомобильная промышленность обеспечивает масштабную занятость, в том числе создавая рабочие места в связанных сферах производства. По оценкам, на одного занятого в автомобильной промышленности приходится до 7-10 рабочих мест в других сферах. С учетом этого, по данным АСЕА, в 2018 г. автомобильная промышленность ЕС обеспечивала работой 14,6 млн. европейцев (в том числе 2,7 млн. – в производстве автомобилей, 0,97 млн. – в производстве комплектующих), что составляет 6,7% от общей численности занятых.

В-третьих, на протяжении многих лет автомобильная промышленность играет существенную роль в области внедрения новых технологий и бизнес-стратегий. Увеличение выпуска и технологические инновации в автомобильной промышленности распространяются далее по производственной цепочке, вызывая эффект от исходных изменений в отраслях-поставщиках. Автомобильная промышленность относится к числу ведущих отраслей мировой экономики в области НИОКР. По данным Еврокомиссии, по совокупному объему расходов на НИОКР отрасль находится на третьем месте в мире после сферы информационных технологий и медицины. По данным за 2018 г., на долю производителей автомобилей и автокомпонентов приходилось 17% от общего объема расходов на НИОКР в мире. Интенсивность расходов на НИОКР (доля расходов в процентах от объема продаж) в автомобильной промышленности составляет 4,7%, что превышает среднемировое значение (4,3%) и также говорит о значимости этой отрасли для развития новых технологий.

Вклад автомобильной промышленности в экономику РФ по-прежнему остается достаточно скромным по мировым меркам. По данным Росстата за 2020 г., на долю автопрома приходилось всего 0,4% ВВП России, и еще 0,9% ВВП составляла доля сектора оптовой и розничной торговли автотранспортными средствами и мотоциклами и их ремонта. В значительной степени отставание России связано с низким уровнем развития автокомпонентных производств, на долю которых приходится основная часть создаваемой добавленной стоимости в современной автомобильной промышленности.

## **Неблагоприятные тенденции развития производства автокомпонентов в России**

На фоне сжатия российского автомобильного рынка происходит рост его зависимости от импортных автомобильных комплектующих. По сравнению с 2012 г., когда наблюдался пик производства и продаж автомобилей на российском рынке, в 2020 г. объем выпуска автомобилей оказался ниже на 35%, а объем продаж – на 45%. В то же время объем импорта основных автомобильных комплектующих за это же время снизился в долларовом выражении только на 20%. При этом объемы импорта некоторых видов комплектующих демонстрируют рост. Характерным примером является объем импорта деталей для производства двигателей внутреннего сгорания, который сейчас превышает уровень 2012-2013 гг. Рост зависимости от импортных закупок заметен и на примере конкретных производителей. Так, согласно отчетности ПАО КАМАЗ, доля импорта в закупках в январе-сентябре 2020 г. достигала 35,5% по сравнению с 12,1% за аналогичный период 2012 г.

Зависимость российского автопрома от импорта, проявлявшаяся ранее в высокой доле импорта на рынке готовых автомобилей, теперь перешла на уровень автомобильных компонентов и промежуточных товаров. В свое время стратегия организации иностранных сборочных производств в России позволила радикально снизить долю импорта на рынке автомобилей – сейчас она составляет менее 30%. Однако при этом российский автопром продолжает зависеть от поставок импортных компонентов. И хотя цели по локализации сборочных производств формально считаются выполненными, на самом деле они были достигнуты за счет наименее технологичных компонентов (таких как стекло, детали интерьера и т.д.), а также за счет неглубокой локализации, в рамках которой при организации выпуска компонентов внутри страны основные комплектующие и материалы для их производства по-прежнему завозятся из-за рубежа. По сути, автопроизводители декларируют повышение доли российских компонентов при сохранении значительного объема импорта комплектующих.

Отсутствие понимания реального уровня локализации в российском автопроме – это одна из проблем в том числе для госполитики. В настоящее время государство пытается стимулировать автопроизводителей к повышению степени локализации, привязав выплаты бюджетных субсидий к уровню локализации производимых автомобилей. Однако на падающем рынке заставить автокомпании инвестировать крайне затруднительно. В результате снижения продаж, которое происходит в последние годы, мощности, введенные за время действия режима промышленной сборки, остаются в значительной степени недозагруженными (ниже 50% при нормальном уровне по мировым стандартам в 80-85%), что снижает привлекательность инвестиций в расширение и модернизацию производства.

Неблагоприятные тенденции, связанные со снижением внутреннего производства автомобилей и сохранением высокой доли импорта в производстве конечной продукции, обусловили стагнацию внутреннего производства автокомпонентов. За последние годы отмечается стабильный тренд сокращения количества организаций в сфере производства комплектующих. Расчеты на основе

базы данных СПАРК показывают, что по итогам 2020 г. численность таких предприятий снизилась по сравнению с 2015 г. более чем на 25%. В 2017-2020 гг. ежегодно ликвидировалось примерно по 200 предприятий, относящихся к сфере производства автокомпонентов, а количество вновь созданных предприятий устойчиво снижалось. Так в 2020 г. в стране было создано всего 48 таких предприятий по сравнению с 85 в 2019 г. и 103 – в 2018 г.

## **О государственной поддержке развития отрасли производства автокомпонентов**

Программа поддержки производства автокомпонентов, которая была запущена в этом году, в текущем виде не сможет кардинально улучшить ситуацию в отрасли. В 2021 г. на развитие производства автокомпонентов будет выделено 1 млрд. руб. Эти средства будут распределяться на грантовой основе по заявкам производителей для целей софинансирования проектов по производству автокомпонентов. В дальнейшем государство планирует увеличивать средства, выделяемые на эту программу, хотя точные цифры пока не называются. Для сравнения, за последние 5 лет объем инвестиций в российском автопроме составлял в среднем около 90 млрд. руб. в год, то есть в условиях текущего года программа покрывает чуть более 1% от общего объема отраслевых инвестиций. Российские производители оценивают общий объем необходимых вложений в развитие автокомпонентной отрасли на порядок выше – в 200-300 млрд. руб. дополнительных инвестиций. Причем речь идет не только о развитии сложных продуктов, таких как электроника. До сих пор не закрыты потребности по таким относительно простым, но в то же время базовым компонентам, как резинотехнические изделия.

В текущих условиях от государства требуются дополнительные меры поддержки, которые могли бы быть востребованы отраслью. Однако в настоящее время даже те немногие меры, которые заявлены в документах стратегического планирования, оказываются нереализованными. Например, в плане мероприятий по реализации стратегии развития автомобильной промышленности на 2020 г. фигурировала разработка предложений о внесении изменений в Налоговый кодекс, предусматривающих пониженную ставку НДС при реализации автокомпонентов. Эти предложения так и не разработаны.

Другой актуальный вопрос для автопроизводителей – это доступность заемных средств. Повышению этой доступности могли бы помочь рефинансирование взятых кредитов или субсидирование процентных ставок. В середине марта Минпромторг объявил о планах по выдаче льготных займов производителям автокомпонентов (под 1% годовых с возможностью списания в случае реализации заявленного проекта). Однако, по словам чиновников, этот механизм будет носить пилотный характер, то есть значительного объема поддержки для отрасли, по крайней мере на первом этапе, от него не ожидается.

Общие условия для развития производства автокомпонентов остаются достаточно тяжелыми, поскольку объем внутреннего рынка за последние годы существенно сократился. Таким образом, рассчитывать на то, что рыночные стимулы и собственные проекты автопроизводителей по локализации производства автокомпонентов приведут к улучшению ситуации, не приходится. Необходимо учитывать, что возможности развития внутреннего производства за счет экспорта также ограничены, поскольку внешние рынки в целом не испытывают нехватки мощностей по производству автокомпонентов, и правительства других стран вовсе не заинтересованы в потере рабочих мест в этой сфере.

Для развития внутреннего производства автокомпонентов, которое могло бы обеспечить реальный, а не формальный уровень локализации в производстве автомобилей, необходим более масштабный план поддержки, чем тот, который имеется в настоящее время.

В первую очередь объемы финансовой поддержки отрасли (в виде субсидий и льготного кредитования) должны быть существенно расширены для стимулирования реализации проектов по производству ключевых компонентов, список которых должен быть согласован с ведущими автопроизводителями. Наряду с этим, производители автокомпонентов должны получить режим наибольшего благоприятствования в виде налоговых стимулов, освобождение от уплаты импортных пошлин при ввозе оборудования и других мер, направленных на поддержку инвестиционной активности в данной сфере. Ключевой задачей реализации программы поддержки отрасли должно стать создание в России пула крупных поставщиков современных автокомпонентов, а одним из основных целевых индикаторов программы – снижение реального объема импорта комплектующих.

---

#### Контакты

[www.icss.ru](http://www.icss.ru)

Россия, 119180, Москва,  
ул. Большая Полянка, д.23/1  
Тел.: +7 495 995-11-35  
Факс: +7 495 995-11-36  
E-mail: [mail@icss.ac.ru](mailto:mail@icss.ac.ru)

---

© Институт комплексных стратегических исследований. Все права защищены.