

ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
КОМИТЕТ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ПО ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ

ул. Б.Дмитровка, д. 26, Москва, 103426

28 января 2025 г. № 3.6-09/320@

УТВЕРЖДЕНЫ
на заседании
Комитета Совета Федерации
по экономической политике
28 января 2025 года

РЕКОМЕНДАЦИИ
«круглого стола» на тему «Пути решения ключевых стратегических задач по производству высоколокализованной конкурентоспособной продукции автомобильной отрасли»

17 декабря 2024 года

Совет Федерации

Комитет Совета Федерации по экономической политике 17 декабря 2024 года провел «круглый стол» на тему «Пути решения ключевых стратегических задач по производству высоколокализованной конкурентоспособной продукции автомобильной отрасли». В мероприятии приняли участие сенаторы Российской Федерации, представители федеральных органов исполнительной власти, государственных органов власти субъектов Российской Федерации, отраслевого, профессионального, научного и экспертного сообществ.

Мероприятие проводилось в целях реализации приоритетных направлений, намеченных в послании Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации от 29 февраля 2024 года, и решения задач, поставленных в Указе Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 года № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года».

По итогам 2023 года в России было реализовано 1,06 млн новых легковых автомобилей, что на 69% больше уровня предыдущего года. Объём производства

легковых автомобилей за этот период составил 537,1 тыс., что на 19% выше уровня 2022 года. В целом на российские автомобили пришлось 32% рыночного спроса, а на китайские – почти 53% (включая локальные марки Москвич и Evolute), хотя еще в 2022 году их доля не превышала 20%. Оставшиеся 15% спроса пришлось на европейские, японские, корейские и американские автомобили, которые остались на российском рынке в основном благодаря неофициальным поставкам. Причем их доля постоянно сокращалась, например, в декабре 2023 года она составила лишь 8%. Продажи электромобилей в 2023 году выросли в 5 раз до 14,1 тыс. штук, но пока составляют лишь 1,3% всего рынка. Российский автопроизводитель АвтоВАЗ увеличил свое производство на 70% до 374 тыс. штук за счет наиболее простых моделей LADA Granta и Niva. Однако АвтоВАЗ обеспокоен конкуренцией со стороны китайских производителей, которые заняли 80% рынка в денежном выражении. Экспорт машин Lada в 2023 году составил 6,5 тыс. автомобилей против 17,2 тыс. в 2022 году.

В 2024 году рост автомобильного рынка продолжился. За прошедшие одиннадцать месяцев 2024 года количество проданных легковых автомобилей составило 1 447,8 тыс. экземпляров. Это на 54,1% больше аналогичного показателя прошлого года. Лидером рынка по-прежнему остается российская Lada, продажи составили 399,2 тыс. штук и увеличились по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года на 36,4%.

С апреля 2024 года был изменен порядок расчета утильсбора для автомобилей, растаможенных в странах ЕАЭС. Недоплаченные по сравнению с аналогичными ставками в России таможенные пошлины, НДС и акцизы теперь добавлены к утилизационному сбору. Это позволит избежать ситуаций, когда граждане и компании, ввозящие автомобили, растаможенные в странах ЕАЭС, получают необоснованное преимущество по сравнению с автовладельцами, делающими это в России и уплачивающими установленные законом налоги и сборы в полном объеме.

Наиболее значимой мерой государственного регулирования последних месяцев является решение о введении шкалы постепенного увеличения утилизационного сбора. С 1 октября данный сбор был увеличен на 70–85%. Ставка будет

индексироваться на 10–20% с 1 января каждого последующего года вплоть до 2030 года. Например, ставка для ввозимых нелокализованных в России автомобилей с объемом двигателя от 1 до 2 л вырастет с нынешних 300,6 тыс. рублей примерно до 556 тыс. рублей, а в 2025 году составит уже около 667 тыс. рублей.

При этом в Минпромторге России отметили, что все утвержденные коэффициенты сформированы с учетом перспективного уровня инфляции и влияния других макроэкономических факторов. При этом будет продолжен контроль за соблюдением ответственной ценовой политики со стороны отечественных производителей и предоставляться комплекс мер государственной поддержки, за счет которого индексация не скажется на стоимости автомобильной техники российского производства. Поэтапная индексация утилизационного сбора станет хорошим стимулом для иностранных и, прежде всего, китайских брендов инвестировать в производственные проекты в России.

Другим важнейшим инструментом повышения уровня локализации в автомобильной промышленности является программа «Автокомпоненты» Фонда развития промышленности. В рамках этой программы предоставляются займы на реализацию проектов, направленных на производство автомобильной и специальной техники, а также ее компонентов.

В связи с вышеизложенным, Комитет Совета Федерации по экономической политике **рекомендует:**

1. Министерству науки и высшего образования Российской Федерации рассмотреть возможность стимулирования в рамках программ государственной поддержки объемов выпуска кадров в части инженерных машиностроительных специальностей и поддержки специалистов инженеров и конструкторов по аналогии с работой, которая ведется в IT сфере;

Срок – 30 июня 2025 года.

2. Министерству промышленности и торговли Российской Федерации

1) рассмотреть возможность формирования с привлечением заинтересованных профильных отраслевых организаций и профессиональных объединений национальной системы качества в автомобильной промышленности в качестве

российской альтернативы системы Международной целевой группы автомобильной промышленности IATF, включая формирование российского отраслевого стандарта автомобильной промышленности для независимой системы сертификации систем менеджмента качества с использованием положений IATF 16949:2016 и с учетом специфических требований российских производителей транспортных средств, а также создания независимой системы сертификации систем менеджмента качества предприятий автомобильной промышленности;

Срок – 30 июня 2025 года.

2) рассмотреть возможность проведения совместно с российскими автопроизводителями и профильными отраслевыми объединениями оценки систем качества производителей автокомпонентов на соответствие требованиям потребителей. На основе результатов анализа сформировать предложения по программе поэтапного развития уровня качества российских поставщиков до полного соответствия стандартам;

Срок – 30 июня 2025 года.

3) рассмотреть возможность формирования новой программы Фонда развития промышленности, направленной на льготное оборотное кредитование производителей автокомпонентов по ставке не более $1/3$ ключевой ставки (условия – по аналогии с программой «Формирование компонентной и ресурсной базы»);

Срок – 30 июня 2025 года.

4) рассмотреть возможность подготовки предложений по заключению с поставщиками, осуществляющими инвестиции в производство автокомпонентов, специальных инвестиционных контрактов (СПИК 1.0), а также предложений по установлению особых условий для заключения таких контрактов (снижения минимального объема инвестиций, возможности наличие нескольких инвесторов в рамках одного контракта, дополнительные меры стимулирования и поддержки и др.);

Срок – 30 июня 2025 года.

5) рассмотреть возможность поддержки ускоренной разработки системы кодов ОКПД2 в отношении смежных с автомобильной промышленностью транспортных отраслей, предъявляющих спрос на электронные компоненты, которые могут быть

унифицированы для формирования большей серийности заказа на локализованные решения.

Срок – 30 июня 2025 года.

6) рассмотреть возможность формирования дополнительных механизмов поддержки отрасли, стимулирующих освоение необходимых материалов, оборудования и технологий, используемых в автокомпонентах, а именно определенных марок стали и технологий их обработки, пластиковых материалов, электронных компонентов, микропроцессоров, моторов и др.;

Срок – 1 апреля 2025 года.

7) рассмотреть возможность разработки механизма внедрения офсетных контрактов для сложных, высокочрезвычайных проектов;

Срок – 30 июня 2025 года.

8) рассмотреть возможность выделения субсидий для населения на приобретение новых автомобилей;

Срок – 30 июня 2025 года.

9) рассмотреть возможность внедрения субсидий на покрытие оборотных средств предприятий при нестабильном спросе на рынке;

Срок – 30 июня 2025 года.

10) рассмотреть возможность использования единой модульной платформы (ЕМП) ФГУП «НАМИ» при реализации государственного проекта по созданию национальной инновационной модульной платформы для легковых автомобилей класса C-D-E;

Срок – 1 июня 2025 года.

11) рассмотреть возможность формирования с привлечением профильных отраслевых организаций и объединений автомобильной и компонентной промышленности рекомендаций для Минобрнауки России в части стимулирования выпуска кадров инженерных машиностроительных специальностей и поддержки конструкторов;

Срок – 1 марта 2025 года.

12) рассмотреть возможность разработки мер по повышению конкурентоспособности предприятий автомобильной промышленности, сохранению и развитию компетенций отрасли, а именно:

направление части средств утилизационного сбора на глубокую локализацию автокомпонентов через механизм субсидирования проектов по локализации;

предоставление льготных кредитов с возможностью субсидирования части затрат при достижении определенных результатов производства локализованных продуктов;

отмена или уменьшение таможенных пошлин на оборудование, оснастку, ввозимых на территорию Российской Федерации, необходимых для создания компонентой базы.

Срок – 1 июня 2025 года.

13) рассмотреть возможность отмены добавленных платежей к таможенной стоимости ввозимых автокомпонентов (затраты НИР, ОКР, оснастку, оборудование), производимых на оснастке и оборудовании, которое принадлежит российским производителям, но находятся за рубежом, в том числе по причине необходимых условий для производства этих компонентов в России;

Срок – 1 июня 2025 года.

14) направить в Совет Федерации детальное описание действующих и разрабатываемых мер государственной поддержки, направленных на производителей автомобильной техники, разработанной за пределами Российской Федерации, в части определения обязательств по локализации и условий возврата утилизационного сбора для автопроизводителей, а также позиций российских производителей автомобильной техники в отношении данных мер поддержки;

Срок – 1 марта 2025 года.

3. Счетной палате Российской Федерации:

1) рассмотреть возможность проведения в рамках контрольных мероприятий, проводимых Счетной палатой Российской Федерации, оценки достаточности требований по локализации, заложенных в рамках СПИК с автопроизводителями, для обеспечения технологического суверенитета российской автомобильной и

компонентной промышленности Российской Федерации, а также достижения целевых показателей развития отрасли, заложенных в рамках Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года;

Срок – 31 октября 2025 года.

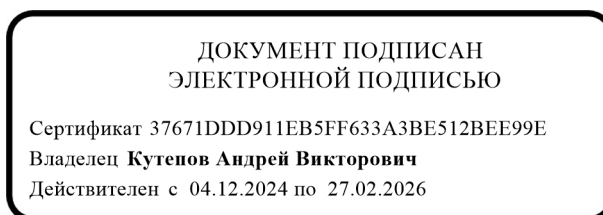
2) рассмотреть возможность проведения в рамках контрольных мероприятий, проводимых Счетной палатой Российской Федерации, оценки влияния целевых показателей по проекту по созданию национальной инновационной модульной платформы на достижение технологического суверенитета и роста выпуска автомобилей в России, а также эффективности расходования бюджетных средств;

Срок – 31 октября 2025 года.

3) рассмотреть возможность формирования рекомендаций, в отношении профильных органов исполнительной власти Российской Федерации в части формирования комплекса мероприятий и нормативных правовых инструментов, направленных на недопущение ухода автопроизводителей от локализации ключевых технологических операций и компонентов, обеспечивающих технологический суверенитет отрасли или смещения сроков данной локализации.

Срок – 31 октября 2025 года.

Председатель комитета



А.В. Кутепов