

Смерть отверточной сборки, или Как закрыть окно в Китай (Комментарий компании ИРИТО- NEW!)



### **5000 ЕВРО НА СРОК БЕРЕМЕННОСТИ**

С 14 ноября 2008 года в России вступает в силу Постановление Правительства РФ N745 «**О временной ставке ввозной таможенной пошлины в отношении кузовов отдельных видов транспортных средств**

». Официальная формулировка гласит, что «сроком на 9 месяцев утверждена комбинированная ставка ввозной таможенной пошлины на кузова легковых автомобилей и прочих моторных транспортных средств, предназначенных для перевозки до 10 человек, включая грузопассажирские фургоны и гоночные автомобили - 15% от таможенной стоимости, но не менее

**пяти тыс. евро**

за штуку».

Проще говоря, если раньше взималась только 15-процентная ставка, то теперь разобранные, пусть даже очень дешевые автомобили импортеры вынуждены будут продавать на 5000 евро дороже. А поскольку речь идет в основном о китайских машинах, то постановление можно расценивать как очередную попытку борьбы с китайской экспансией, дабы дать время стать на ноги теперь уже отечественно-французскому (ВАЗ - «Рено») автопрому.

По задумке МЭРТ, основная задача нововведения - борьба со схемами, когда готовые автомобили ввозятся в страну под видом комплектующих (как раз мелкосерийная сборка китайских авто в России). Красят и варят сами «ТагАЗ», «Форд», «Автофрамос», «Ижавто», «СОЛЛЕРС» и «Тойота». А вот завод «Фольксваген» в Калуге и «Дженерал моторс» в Санкт-Петербурге начали свое производство с крупноузловой сборки, и переход на полный сборочный цикл там намечен лишь с 2009 года, однако нынешнее постановление их тоже не коснется, поскольку они успели заключить договор с Правительством РФ о промсборке этих машин. Как, впрочем, и калининградское предприятие «Автотор», также выпускающее автомобили из готовых кузовов и работающее в соответствии с Законом об особой экономической зоне (ОЭЗ).

**НЕТ НИЧЕГО БОЛЕЕ ПОСТОЯННОГО, ЧЕМ ВРЕМЕННОЕ**



***Видимо, поднять отечественный автопром с колен без костылей у нас упорно не получается. Менталитет свое берет - оздоровление непременно надо осуществить за счет кого-то. В данном случае за счет уже имеющихся успешных проектов с китайской стороны. Причем крылатая фраза «хотели как лучше, а получилось как всегда» на китайском языке звучит еще бессмысленнее.***

В ТЕМУ:

Пресс-релиз аналитического агентства "АВТОСТАТ"

## **Автопром Китая и его экспансия на российский рынок**



В октябре 2008 года аналитическое агентство «АВТОСТАТ» подготовило маркетинговый отчет «Автопром Китая и его экспансия на российский рынок». Исходя из названия, он включает два основных раздела. Первый посвящен производству и продажам легковых автомобилей в самом Китае. Во второй части отчета рассматривается экспансия китайских автопроизводителей на российский автомобильный рынок.

### **ПРОИЗВОДСТВО И ПРОДАЖИ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В КИТАЕ**

Первые легковые автомобили были выпущены в КНР ровно полвека назад, в 1958 году, однако долгие годы национальный автопром работал исключительно на правительство этой страны, выпуская седаны и лимузины для китайских чиновников. По-настоящему массовый характер производство легковых автомобилей получило только в середине 80-х, когда в Китае начали появляться множество новых автозаводов, для которых правительство закупало лицензии и технологии у крупнейших зарубежных корпораций. Во второй половине 90-х эта особенность китайского автопрома перешла в новую форму – национальные автопроизводители стали создавать совместные предприятия с ведущими японскими, европейскими и американскими компаниями, а также совершенствовать собственные модели при участии ведущих инжиниринговых и дизайнерских компаний. В настоящее время структура автопрома такова, что в Китае работают около 28 совместных предприятий с мировыми автопроизводителями, около 20 национальных заводов, выпускающих свыше 10 тыс. машин в год, а также порядка 150 мелких автомобильных производств.

По данным агентства Automotive Resources Asia, по итогам 2007 года продажи легковых автомобилей в Китае (или, по китайской классификации, «пассажирских автомобилей», включающих в себя собственно легковые автомобили, вседорожники и мини-вэны) выросли на 21% - до 5,2 млн. машин. Причем на китайском рынке доминируют иностранные бренды (в основном это автомобили, собранные на СП с мировыми автопроизводителями), а доля собственно китайских марок составляет лишь 28,7%. Показательно, что лидер среди местных брендов, компания Chery, в общем рейтинге самых продаваемых в КНР автомобильных марок по итогам прошлого года заняла лишь пятую строчку. Таким образом, в условиях ужесточающейся конкуренции со стороны глобальных СП национальные компании Поднебесной видят возможности своего роста в освоении внешних рынков, и приоритетное место среди них отводится России. Наша страна используется китайскими автопроизводителями в том числе и для того, чтобы отработать технологию экспортных продаж для дальнейшей экспансии в Европу и США.

### **ПРОИЗВОДСТВО КИТАЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ**

Несмотря на многочисленные попытки китайских автопроизводителей организовать сборку своих автомобилей в России, в настоящее время в нашей стране реализуются всего четыре проекта. На заводе «АМУР» выпускаются седаны Geelt Otaka, на предприятии «Автотрейд-12» совместно с дистрибьюторской компанией «Ирито» производится сборка седанов Brilliance M2, на заводе «Дервейс» развернуто производство автомобилей Lifan, и на «ТагАЗе» выпускаются автомобили Chery, в том числе под собственным брендом Vortex Estina.

Впрочем, все бывшие или существующие проекты, пожалуй, нельзя назвать полностью успешными. И главная причина в том, что ни один из них так и не получил в свое время таможенных льгот на работу в режиме промсборки. Ведь в российском правительстве существовал негласный запрет на предоставление этого режима автопроизводителям из Поднебесной.

Показательным примером этому может послужить производство китайских автомобилей на новоуральском предприятии «АМУР». Договор, подписанный российской стороной с компаниями «Geely» и «ZX Auto», предусматривал объемы выпуска до 30 тыс. автомобилей Geely Otaka и 3500 вседорожников ZX Landmark в год, переход на полный цикл в течение полутора лет с начала производства, а также локализацию не менее 30% комплектующих в последующие два-три года. Этот план был рассчитан под режим промышленной сборки, который новоуральскому заводу так и не был предоставлен. В результате фактические показатели сборки в 2008 году гораздо ниже заявленных ранее планов, а организация полномасштабного производства и локализация комплектующих проходят со значительным отставанием по срокам.

Стоит отметить, что в результате «табу» на китайских автопроизводителях некоторые проекты и вовсе не были реализованы. Однако крупнейшие автопроизводители из Поднебесной, такие компании как Great Wall и FAW, все еще не отказываются от планов организовать сборку своих автомобилей в России.

### **ДИНАМИКА ПРОДАЖ КИТАЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ**

Модель	2005	2006	2007	I полг. 2008
Chery	470	12242	37128	9891
Great Wall	4070	4788	6238	5409
BYD	182	1694	2566	2962
Geely	X	X	3721	2321
Lifan-Benz	X	X	308	1958
FAW	X	1788	1877	878
ZX	X	X	1303	694
Hafei	X	1253	2246	467
Denway	X	681	718	н.д.
Belliance	X	X	339	122
Dadi	X	246	1807	н.д.
Tianma Century	X	218	67	66
Tianye Admiral	910	96	51	3
Changfeng Leopard	X	X	25	12
ИТОГО	6388	22998	56868	24718

Первые автомобили китайского производства официально были проданы в России в 2004 году. Первопроходцем стала марка Tianye с пикапом Admiral, который в том году разошелся в количестве всего лишь 260 машин. В следующие несколько лет количество китайских марок и объемы их реализации в нашей стране неуклонно росли. Так, в 2005 году продажи автомобилей из Поднебесной составили 6733 штуки, а их доля на российском рынке иномарок превысила 1%. Уже в 2006 году их реализация выросла более чем в три раза – почти до 23 тыс. единиц, что позволило им занять 2,3% на рынке иномарок. А в прошлом году китайская экспансия на авторынок России получила новые масштабы. Количество брендов из Поднебесной достигло 14, и за 12 месяцев было продано порядка 57 тыс. автомобилей производства КНР, что составило 3,5% от общего объема реализации иномарок. Показательно, что все за редким исключением китайские марки увеличили свои продажи, причем в большинстве случаев на двузначные величины. 2008 год стал переломным для китайских автопроизводителей в России. По итогам I полугодия в нашей стране было продано около 25 тыс. машин из Поднебесной, а их доля на рынке иномарок сократилась до уровня 2006 года и составила 2,4%. Аналитики «АВТОСТАТ» прогнозируют, что всего до конца года будет реализовано не более 50 тыс. автомобилей производства КНР. Таким образом, в нынешнем году китайские бренды впервые покажут отрицательную динамику на российском рынке.

### **ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ КИТАЙСКИХ МАРОК НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ**

