



ОТРАСЛЕВЫЕ КОМИТЕТЫ

КОМИТЕТ ПОСТАВЩИКОВ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ:

АЛЕКСЕЙ БЕЛЯЕВ,
SMART DRIVING LABS

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ:

АНДРЕЙ КОССОВ,
JOHNSON MATTHEY

ЦЕПОЧКИ ПОСТАВОК

2020 и 2021 годы стали для автопрома самыми сложными с момента финансового кризиса 2008–2009 годов.

Несмотря на взрывное восстановление спроса на автомобили начиная со второй половины 2020 года, автопроизводители и их поставщики столкнулись с огромными проблемами в цепочках поставок связанными с:

- › существенным ростом цен на сырье и материалы;
- › ростом цен на логистические затраты;
- › разрывом цепочек поставок из-за ковидных ограничений и природных катаклизмов.

Отдельно стоит упомянуть дефицит электронных субкомпонентов.

Основными причинами данного кризиса стали:

- › взрывной спрос на компьютерную технику, электронные устройства и бытовую электронику во время пандемии;
- › отсутствие у производителей полупроводников дополнительных мощностей и невозможность их быстро нарастить;
- › незаинтересованность в производстве автомобильных чипов из-за малого объема рынка (8% от общемирового) и высоких затрат на их разработку, валидацию и производство;
- › постоянные форс-мажорные остановки производства из-за ковидных ограничений и природных катаклизмов;
- › существовавшая в автопроме система «точно вовремя», не предполагающая согласованного объема поставок на длительный (годовой) период и наличие существенных складских запасов.

Мы надеемся, что стабильность поставок автомобильных электронных компонентов улучшится, в то же время возможности по наращиванию объемов производства чипов для автопрома остаются в 2022 году минимальными. Можно также ожидать дальнейшего увеличения цен на сырье, материалы и логистику.

РЕКОМЕНДАЦИИ

- › Временно отказаться от системы «точно вовремя» и перейти на согласованное между автопроизводителями и поставщиками годовое планирование объемов поставок, включая создание резервных складских запасов. Предусмотреть возможное увеличение цен на автокомпоненты и соответствующие механизмы изменения цен.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТРАСЛИ: ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ № 719

Доступ автопроизводителей и других участников отрасли к большинству мер поддержки так или иначе обусловлен определенным количеством баллов локализа-

ции, предусмотренных Постановлением Правительства РФ от 17 июля 2015 года № 719 «О подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации» (далее — Постановление 719). Государство стимулирует производителей поэтапно повышать уровень локализации, увеличивая целевые показатели баллов, необходимые для получения доступа к конкретным мерам государственной поддержки.

Введена обновленная система расчета баллов за НИОКР, предполагающая возможность пропорционального получения баллов за фактические НИОКР из расчета 400 баллов за 1% затрат на НИОКР от объема выручки.

Поскольку Постановление 719 позволяет автопроизводителям учесть в составе затрат на НИОКР работы, проводимые поставщиками автокомпонентов, автопроизводители начали активнее привлекать поставщиков к сбору затрат на НИОКР для целей получения баллов в соответствии с Постановлением 719.

Риски, связанные с практическими неопределенностями трактовки текущего понятия НИОКР, могут быть существенно снижены за счет разработки и утверждения курирующими государственными органами методических рекомендаций по сбору затрат на НИОКР для целей исполнения требований Постановления 719, конкретизирующих виды затрат и перечень необходимой подтверждающей документации.

В Постановлении 719 остается непрозрачность подхода к распределению баллов по конкретным компонентам, что сохраняет потенциальный риск, когда уже работающие на российском рынке производители компонентов окажутся вытеснены импортом, потому что их продукция приносит слишком мало баллов и этого недостаточно, для того чтобы заинтересовать автопроизводителя.

Комитет в целом поддерживает тренд на развитие и поддержку отечественного автопрома и надеется на дальнейшее развитие как всей автомобильной отрасли России, так и автокомпонентной подотрасли в частности, в том числе с точки зрения государственного стимулирования.

В силу существенного влияния положений Постановления 719 на деятельность индустрии и автопроизводителей в целом Комитет крайне заинтересован в участии в рабочих группах по обсуждению потенциальных изменений в Постановлении 719.

РЕКОМЕНДАЦИИ

- › Компаниям рекомендуется отслеживать размещаемые проекты поправок, а также следить за возможными изменениями законодательного регулирования по вопросам локализации и мер государственной поддержки.



МЕРЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ КОМПАНИЙ – ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЬНЫХ КОМПОНЕНТОВ

В настоящее время существует ряд мер государственной поддержки, которые могут быть применимы и в ряде случаев используются на практике компаниями — производителями автокомпонентов. Такие меры, в частности, включают субсидирование до 80% фактически понесенных затрат на транспортировку продукции на рынки иностранных государств, субсидирование затрат на НИОКР по современным технологиям, включенным в перечень Министерства промышленности и торговли, а также меры поддержки в рамках Специнвестконтрактов (СПИК 2.0) (например, налоговые льготы, отлагательные условия по локализации промышленной продукции, особые условия аренды земельных участков, инфраструктурная поддержка) и Специальные инвестиционные контракты (гарантии неухудшения отдельных условий ведения деятельности в рамках реализации инвестиционного проекта и возмещение определенных видов затрат в установленных объемах).

Кроме того, в ближайшее время ожидается принятие новой программы поддержки для производителей автокомпонентов, в рамках которой предполагается предоставление льготных займов по ставке 1% годовых от Фонда развития промышленности РФ с возможностью в дальнейшем получить субсидию на погашение указанного займа от МПТ РФ.

В то же время по каждой из указанных мер поддержки можно выделить ряд вопросов, которые могут ограничивать доступ к указанным механизмам поддержки или затруднять их использование инвесторами (например, избыточные требования к субсидируемой продукции и результатам предоставления субсидии, исключение отдельных видов затрат для целей расчета инвестиций, ограничение размеров и видов возмещаемых затрат и другие — нюансы варьируются в зависимости от меры государственной поддержки). При этом для достижения целей, которые предполагались при введении указанных мер поддержки и их более эффективного применения, крайне важно проработать действующие проблемные моменты.

ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ И ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ КЛАСС 6

Комитет производителей автокомпонентов АЕБ поддерживает внедрение экологического класса 6 на территории

ЕАЭС с целью улучшения экологической обстановки, развития соответствующих технологий и технических компетенций на уровне других развитых рынков, большей интеграции российской промышленности с глобальным автопромом и тем самым выполнения целей, установленных стратегией развития автомобильной промышленности на период до 2025 года.

Определение четких сроков внедрения нового экологического класса 6 и исчерпывающих технических требований неоднократно откладывалось, а отсутствие ориентиров создает неопределенность для бизнеса, не позволяет должным образом спланировать инвестиции и проведение соответствующих разработок, подготовки производства.

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

В настоящий момент наиболее развитой альтернативой транспортным средствам (ТС) с двигателем внутреннего сгорания (ДВС) являются ТС с электродвигателем, питающимся энергией от батарей (электротранспорт). Другим активно развивающимся направлением являются ТС с электродвигателем, питающимся энергией от топливных элементов на водороде (водородный транспорт).

Другой альтернативой, не использующей углеводородное топливо, являются газомоторные ТС. Технологически это направление достаточно развито, но широкое применение исторически ограничено инфраструктурой. Развитие рынка и технологий для газомоторной техники сохраняет высокий потенциал с учетом значительных запасов натурального газа в РФ.

РЕКОМЕНДАЦИИ

- ▶ Комитету и АЕБ продолжить тесное взаимодействие с Минпромторгом, НАМИ и ЕЭК по вопросам, связанным с внедрением экологического класса 6, развития и внедрения перспективных технологий в автомобильной промышленности.



**Больше информации
на странице комитета**