

3-я Международная конференция по рынку грузовых автомобилей и автобусов

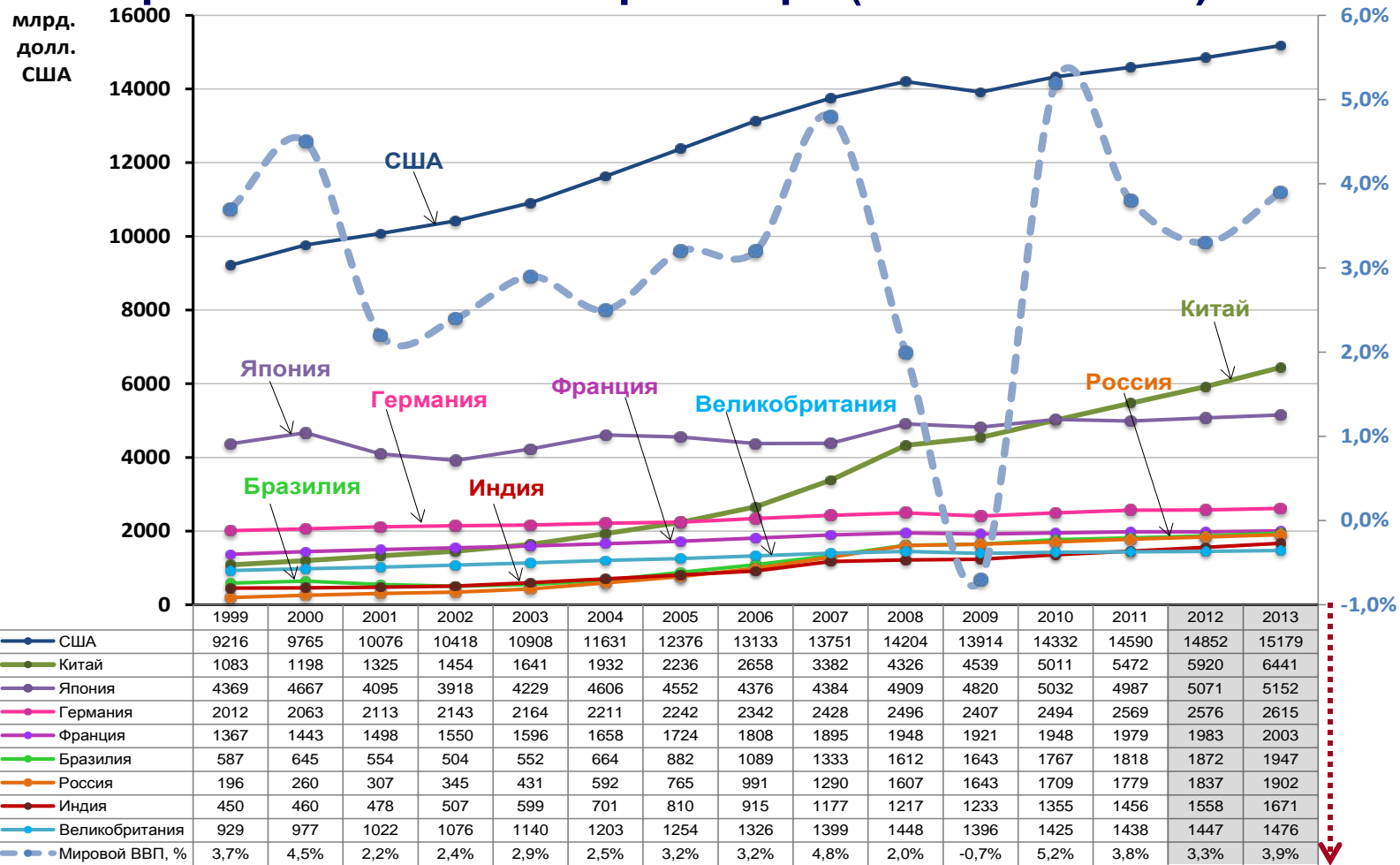


**Российский рынок грузовых  
автомобилей полной массой  
14-40 тонн в 2011 – 2012 гг.  
Меры по защите рынка**

Ашот Арутюнян,  
Директор по маркетингу и рекламе ОАО «КАМАЗ»

## Макроэкономические показатели 2011 г.

## Прогноз МВФ: ВВП стран мира (от 24 янв 2012)



**Выводы:**

- МВФ: прогноз роста мирового ВВП в 2011 году 3,8% (январь 2011 – 4,4%, апрель 2011 – 4,4%, июнь 2011 – 4,3%, сентябрь 2011 – 4,0%).
- В странах еврозоны начнется умеренная рецессия, а в остальных регионах мира произойдет замедление экономического роста.
- Прогноз роста мирового ВВП на 2012 год снижен – 3,3% (сентябрь 2011 – 4,0%), на 2013 год – 3,9% (сентябрь 2011 – 4,5%).

### Темп прироста ВВП \*

Страна	Jan 24, 2012			Jan 25, 2011			Apr 11, 2011			Jun 17, 2011			Sep 21, 2011			Jan 24, 2012			May 25, 2011			Jun 06, 2011			Dec 7, 2011		
	2009	2010	2011	2011 прогноз	2011 прогноз	2012 прогноз	2011 прогноз	2012 прогноз	2011 прогноз	2011 прогноз	2012 прогноз	2012 прогноз	2013 прогноз	2011 прогноз	2012 прогноз	2011 прогноз	2012 прогноз	2011 прогноз	2012 прогноз	2011 прогноз	2012 прогноз						
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%					
США	-2,6	3,0	1,8	3,0	2,8	2,9	2,5	2,7	1,5	1,8	1,8	2,2	2,6	3,1	4,0	4,5	1,7	2,0									
Германия	-4,7	3,6	3,0	2,2	2,5	2,1	3,2	2,0	2,7	1,3	0,3	1,5	3,4	2,5	4,2	3,8	3,0	0,6									
Франция	-2,5	1,4	1,6	1,6	1,6	1,8	2,1	1,9	1,7	1,4	0,2	1,0	2,2	2,1	3,7	3,4	2,1	1,4									
Великобритания	-4,9	2,1	0,9	2,0	1,7	2,3	1,5	2,3	1,1	1,6	0,6	2,0	1,4	1,8	4,8	4,0	0,9	0,5									
Бразилия	-0,6	7,5	2,9	4,5	4,5	4,1	4,1	3,6	3,8	3,6	3,0	4,0	4,1	4,5			3,4	3,2									
Индия	5,7	9,9	7,4	8,4	8,2	7,8	8,2	7,8	7,8	7,5	7,0	7,3	8,5	8,6			7,7	7,2									
Китай	9,2	10,4	9,2	9,6	9,6	9,5	9,6	9,5	9,5	9,0	8,2	8,8	9,0	9,2			9,3	8,5									
Япония	-6,3	4,4	-0,9	1,6	1,4	2,1	-0,7	2,9	-0,5	2,3	1,7	1,6	-0,9	2,2	-2,2	1,7	-0,3	2,0									
Россия	-7,9	4,0	4,1	4,5	4,8	4,5	4,8	4,5	4,3	4,1	3,3	3,5	4,9	4,5													

Global  
Economics  
Research  
Апрель 2011

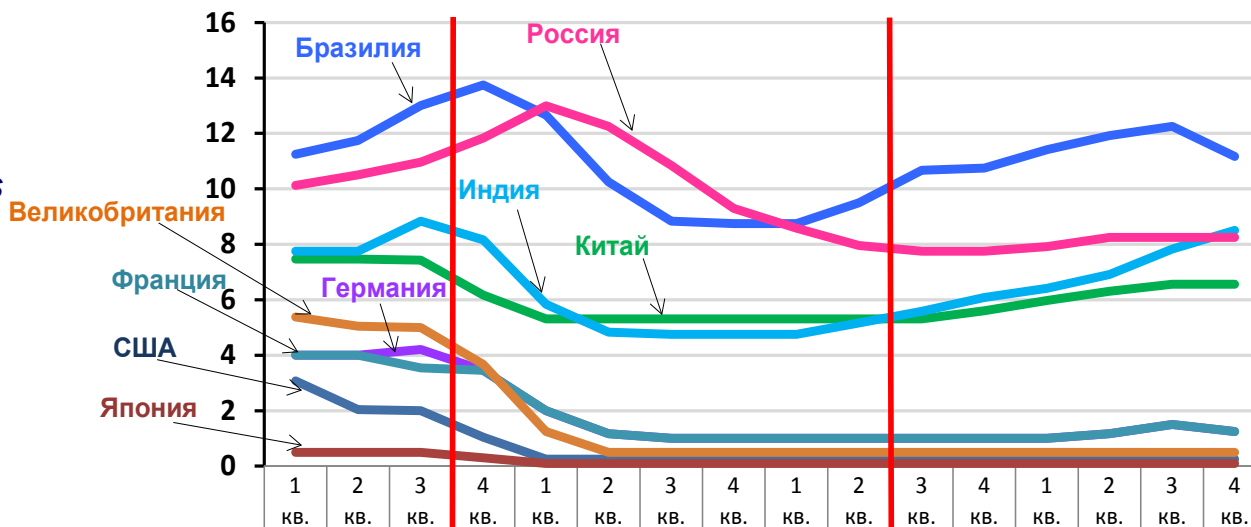
IMF  
The World  
Economic Outlook

OECD  
Economic Outlook

\* Global Economics Research, IMF, OECD

## Макроэкономические показатели по странам

Процентная ставка, %  
(central bank's interest rate)



	1 кв. 08	2 кв. 08	3 кв. 08	4 кв. 08	1 кв. 09	2 кв. 09	3 кв. 09	4 кв. 09	1 кв. 10	2 кв. 10	3 кв. 10	4 кв. 10	1 кв. 11	2 кв. 11	3 кв. 11	4 кв. 11
США (FED Federal Funds Rate)	3,1	2,0	2,0	1,0	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25
Германия (ECB European Central Bank's refi rate)	4,0	4,0	4,2	3,5	2,0	1,2	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,2	1,5	1,3
Франция (ECB European Central Bank's refi rate)	4,0	4,0	3,5	3,5	2,0	1,2	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,2	1,5	1,3
Великобритания (BoE British base interest rate)	5,4	5,0	5,0	3,7	1,25	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Япония (BoJ overnight call rate)	0,5	0,5	0,5	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Китай (PBC base interest rate)	7,5	7,5	7,4	6,2	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,6	6,0	6,3	6,6	6,6
Бразилия (BACEN SELIC rate)	11,25	11,75	13,0	13,75	12,7	10,25	8,8	8,75	8,75	9,5	10,7	10,75	11,4	11,9	12,25	11,17
Индия (RBI repo rate)	7,8	7,8	8,8	8,2	5,8	4,8	4,75	4,75	4,8	5,2	5,6	6,1	6,4	6,9	7,83	8,50
Россия (CBR refinancing rate)	10,1	10,5	11,0	11,8	13,0	12,25	10,85	9,3	8,6	8,0	7,75	7,75	7,9	8,25	8,25	8,25

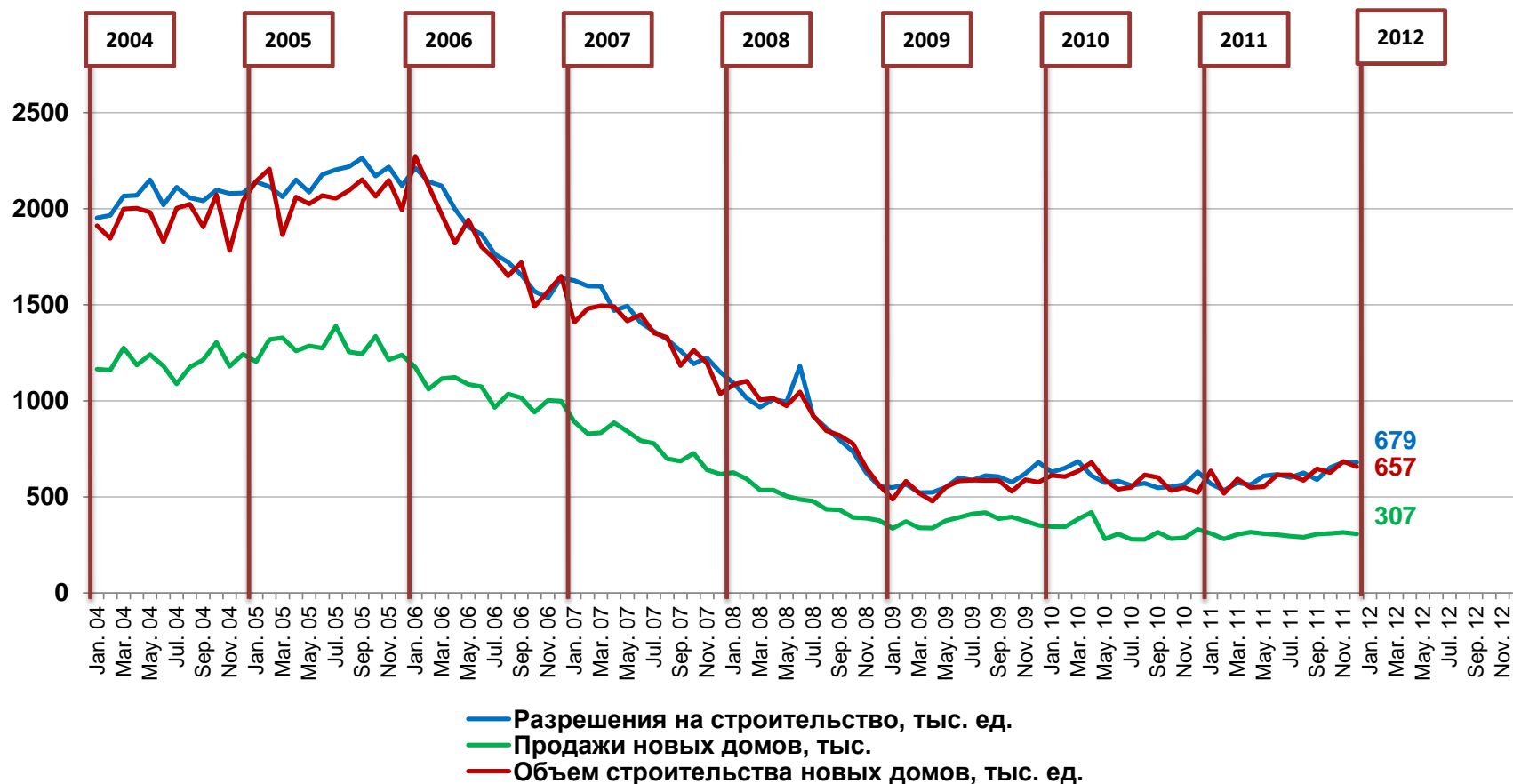
опасение надвигающейся мировой рецессии и долговой кризис в зоне евро, снижение инфляц. давления => ставка сейчас 1,0% - это второе снижение с ноября 2011г.

растет вероятность сокращения темпов роста ведущих экон. блоков мира => инфляционные риски снижаются (именно для борьбы с ними ранее ставка Selic повышалась)

- ✓ В момент кризиса США и Еврозона и страны БРИК снизили процентные ставки – для стимуляции экономики.
- ✓ В момент посткризисного развития страны БРИК увеличили процентные ставки – из-за опасений перегрева экономик, сдерживая рост.

\* Данные global-rates.com

## Рынок недвижимости США\*



# Фьючерсные цены на нефть Brent и решения ОПЕК с 2011 года \*

Итоги торгов IPE: Фьючерс на сырую нефть марки Brent с поставкой в марте 2012 года (долл./барр.)



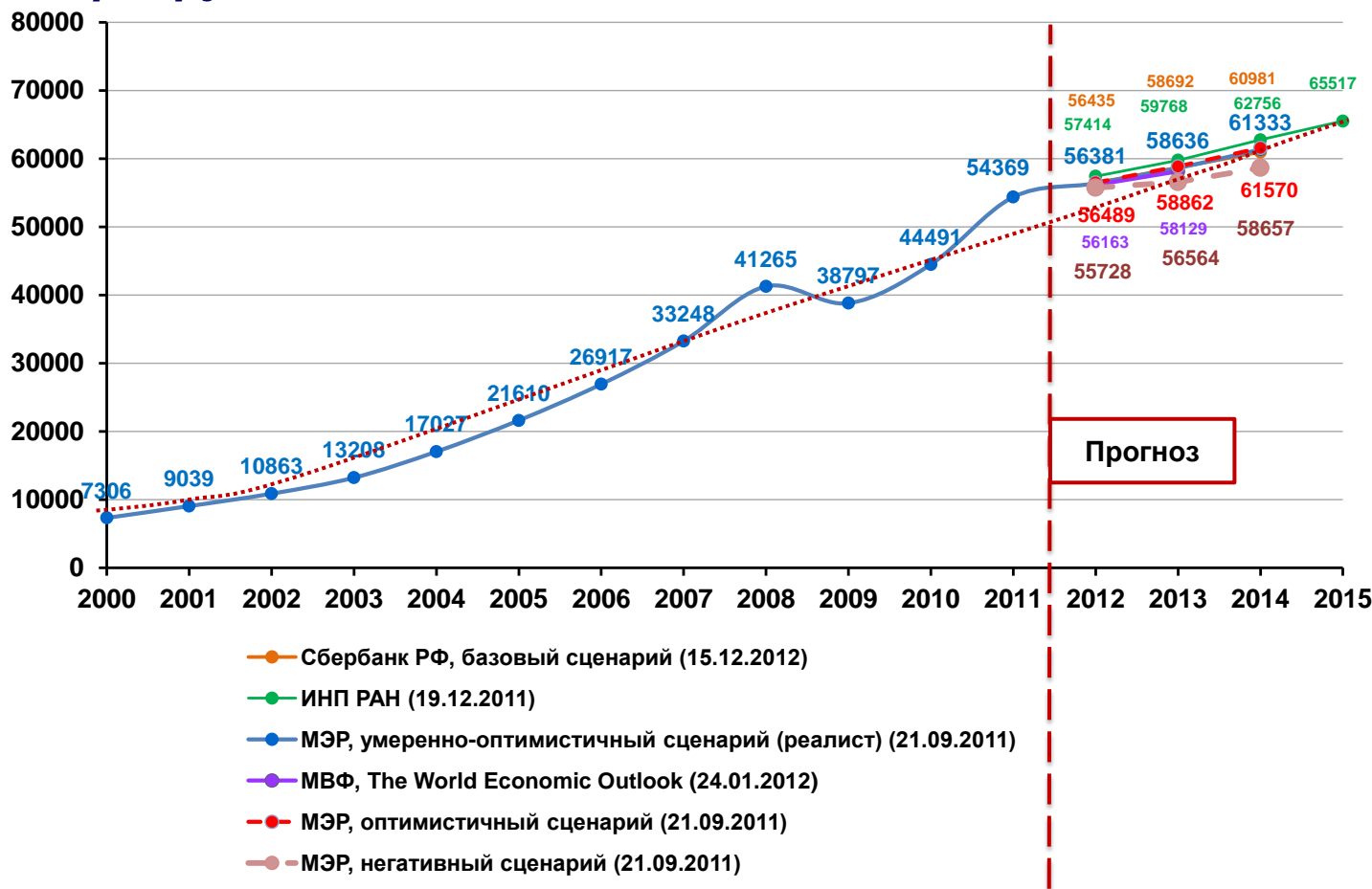
- Объем контракта 1000 баррель
- Первый торговый день – 16 число месяца, следующего за контрактным.
- Последний торговый день – 15 число контрактного месяца.

## Макроэкономика РФ



ВВП, млрд. руб.

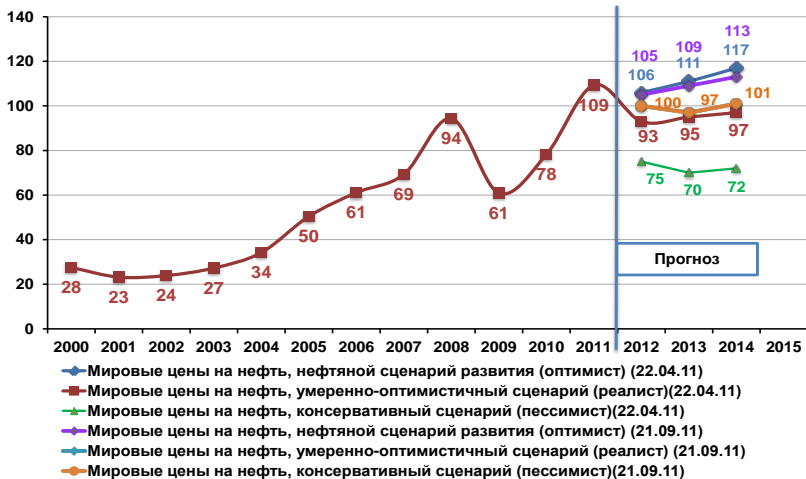
## Прогнозы ВВП России



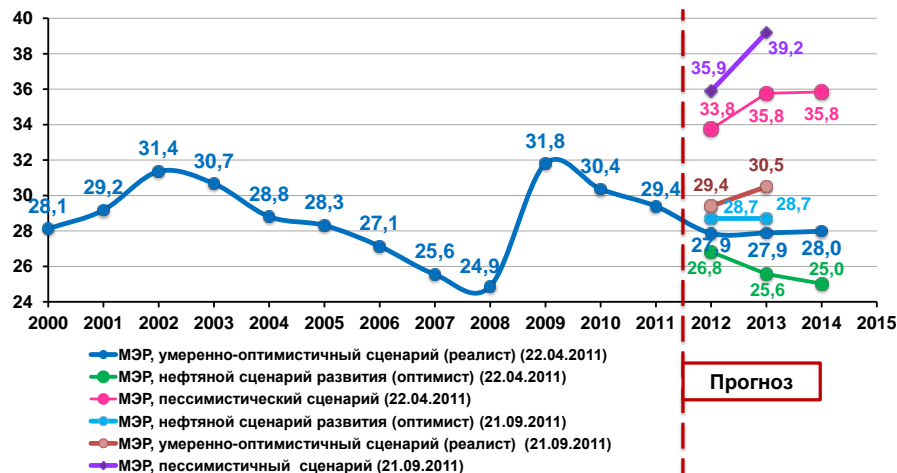
**Вывод:** ВВП в 2009 году составил **38797** млрд.руб., в 2010 году составил **44491,4** млрд.рублей.  
ВВП в 2011 году составил **54369,1** млрд.рублей.  
В 2012 году по уточненным прогнозам МЭР рост ВВП составит **3,7%**, в 2013 – **4,0%**, в 2014 – **4,6%**.

## Прогноз цены на нефть и курса доллара

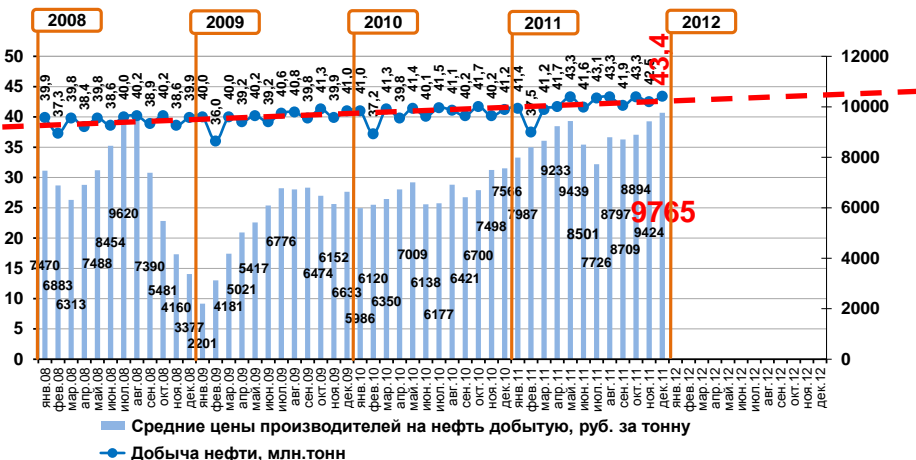
Средняя цена на нефть, долл./баррель



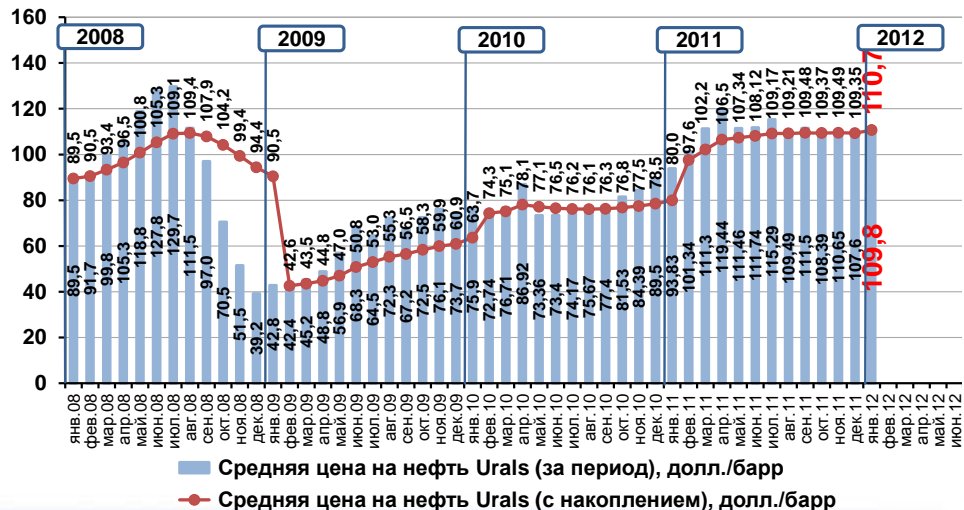
Курс доллара, руб./долл.



Добыча нефти и средние цены производителей на нефть (данные Госкомстат РФ)

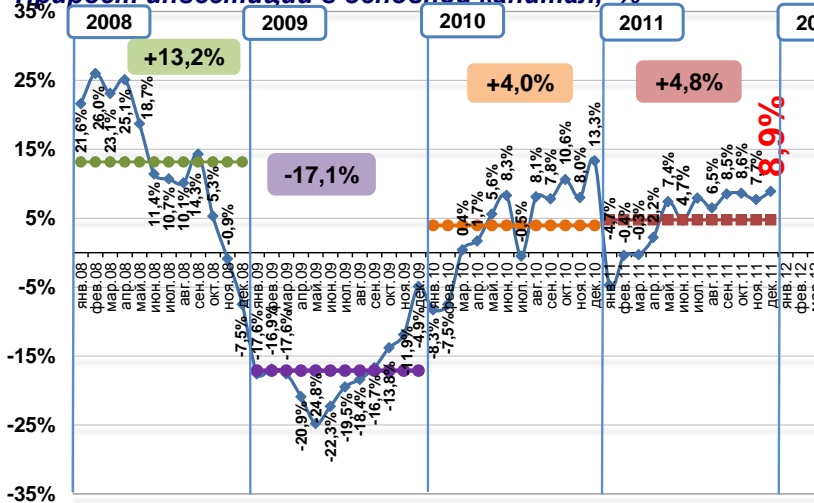


Средняя цена за нефть Urals на РТС (данные Госкомстат РФ)

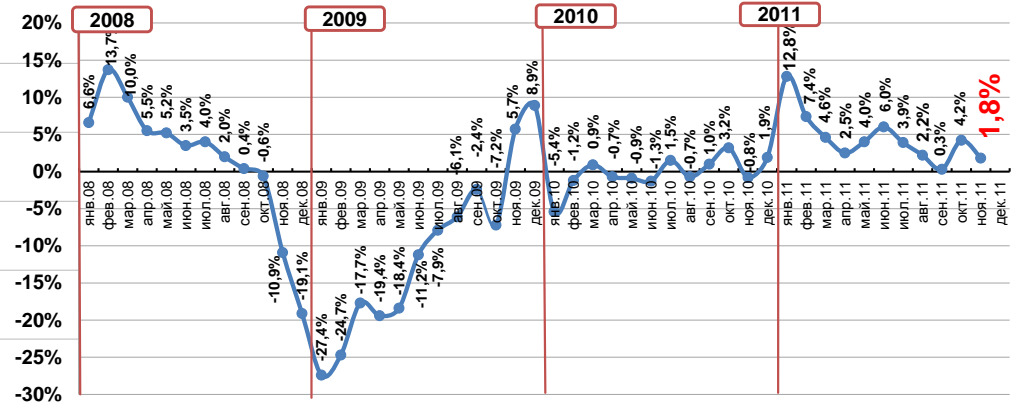


## Макроэкономика по отраслям

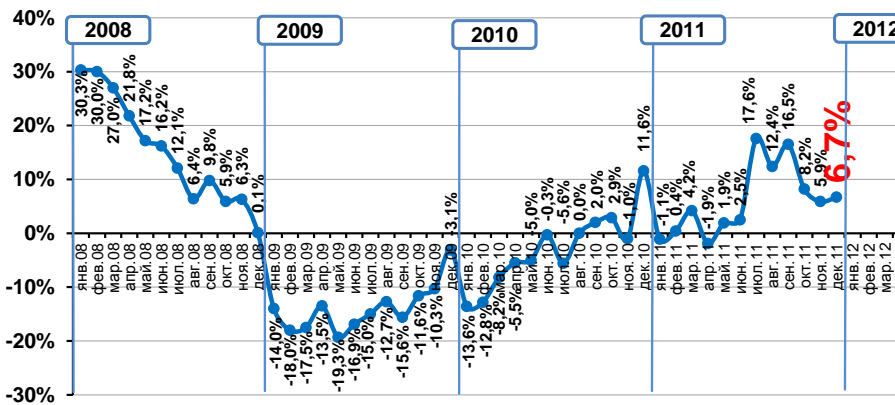
Прирост инвестиций в основной капитал, %



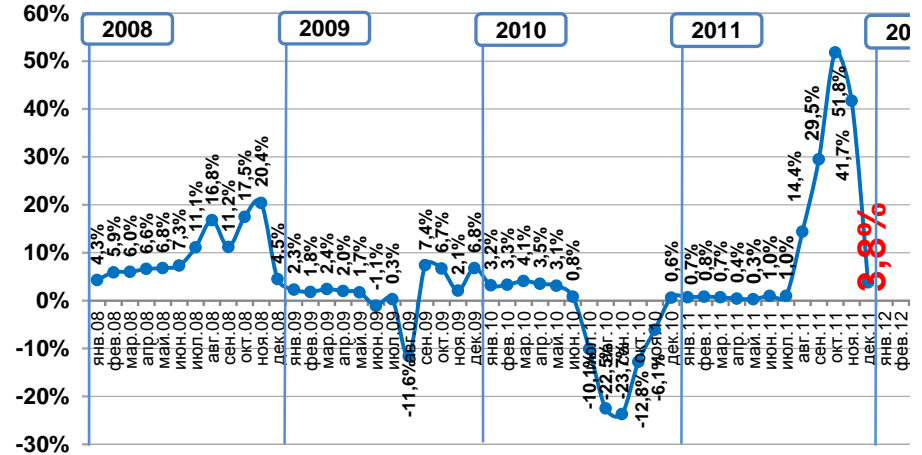
Прирост коммерческого грузооборота транспорта, %



Прирост по виду работ «Строительство», %

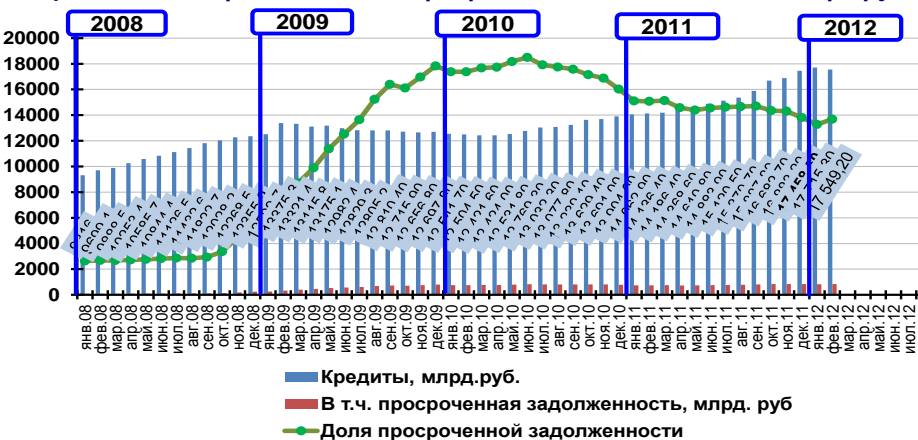


Прирост валового производства в сельском хозяйстве, %

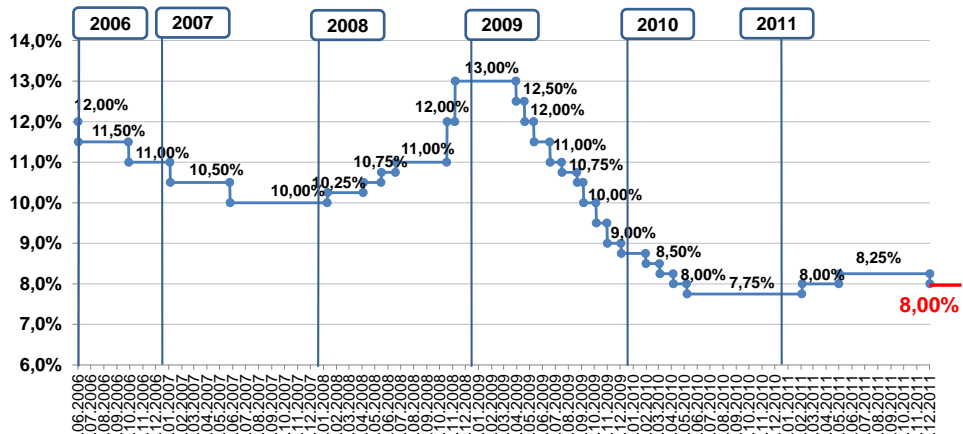


## Финансовый сектор

Кредиты и прочие размещенные средства, представленные нефинансовым организациям и просроченная задолженность, млрд.руб.



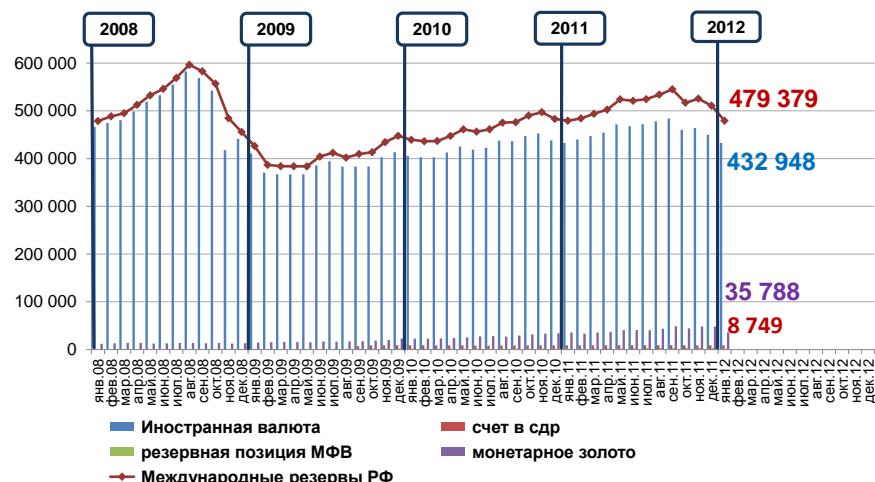
Ставка рефинансирования



Ввоз/вывоз капитала, млрд. долл. США



Международные резервы, млн.долл США



# Российский рынок грузовых автомобилей полной массой 14-40 ТОНН

Рынок (производство+импорт) грузовых автомобилей п.м. 14-40 т (сценарии от сентября 2011г)



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
сценарий 1											59	97	123
сценарий 2											59	98	135
сц 3 (Brent 2011 – 107,8\$, Brent 2012 – 105\$)											59	95	93
сценарий 4											59	96	112
сценарий 5											59	96	126
сценарий 6											59	95	112
сценарий 7											59	96	122
сценарий 8											59	97	136
сценарий 9											59	97	125
сценарий 10											59	95	127
сц 11* (Brent 2011 – 110\$, Brent 2012 – 98\$)											59	95	88
сц 12 (Brent 2011 – 98\$, Brent 2012 – 100\$)											59	94	90
сц 13* (Brent 2011 – 108\$, Brent 2012 – 61\$)											59	95	66
сц 14* (Brent 2011 – 108\$, Brent 2012 – 72\$)											59	95	72
сц 15* (Brent 2011 – 108\$, Brent 2012 – 112\$)											59	95	97
базовый сц	43	54	57	54	60	68	95	128	126	39	59		

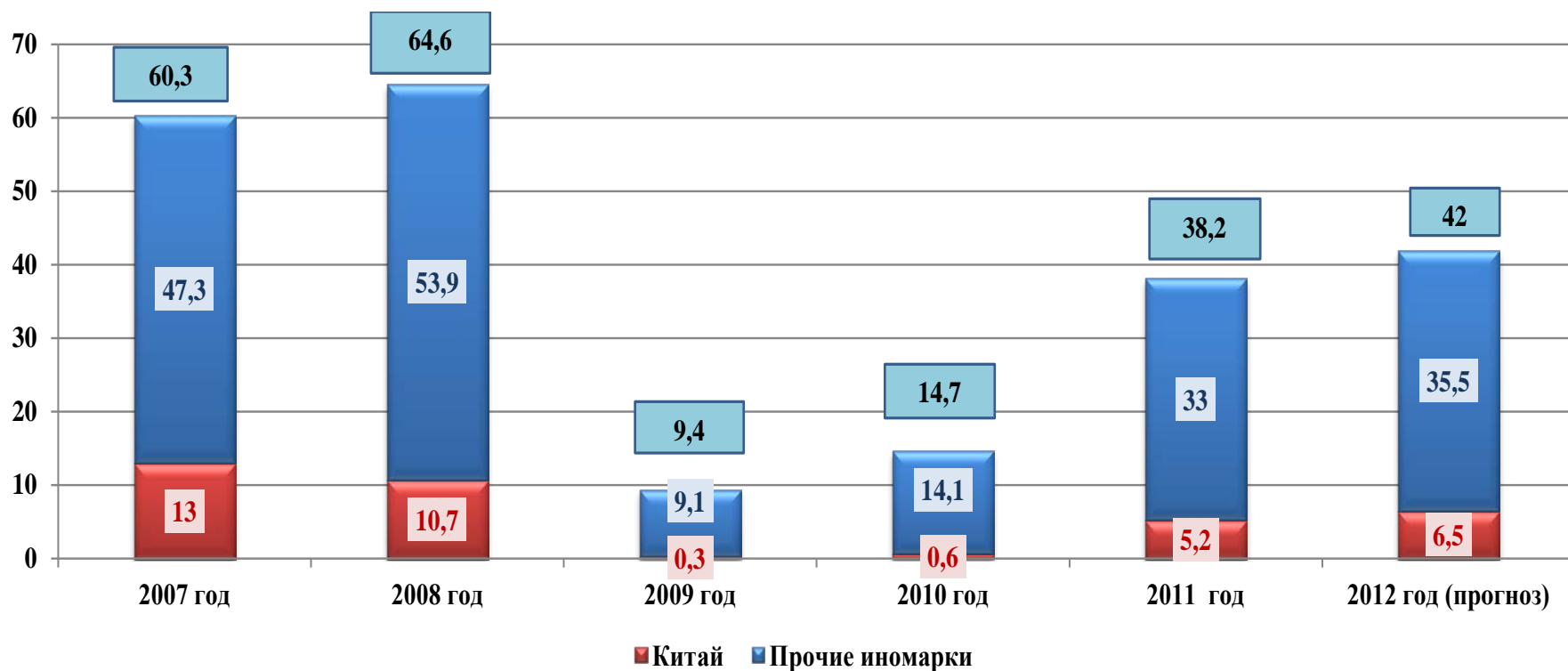
## Рынок грузовых автомобилей полной массой 14-40 т (РФ) (сценарии с данными за январь 2012г)



Сценарий	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
сценарий 1								100	136	177
сценарий 2								100	150	204
сц 3 (Brent 2012 – 105\$, Brent 2013 – 115\$)								100	117	144
сценарий 4								100	134	173
сценарий 5								100	145	188
сценарий 6								100	148	201
сценарий 7								100	147	195
сценарий 8								100	158	216
сценарий 9								100	132	174
сценарий 10								100	150	202
сц 11 (Brent 2012 – 98\$)								100	113	
сц 12 (Brent 2012 – 110\$)								100	119	
сц 13 (Brent 2012 – 61\$)								100	94	
сц 14 (Brent 2012 – 72\$)								100	100	
сц 15 (Brent 2012 – 112\$)								100	120	
сц 16 (Brent 2012 н/г – 120\$, Brent 2012 – 127,5\$)								100	126	
сц 17 (Urals 2012 – 100\$, Urals 2013 – 97\$)								100	111	127
базовый сц	60	68	95	128	126	39	59	100	125	127

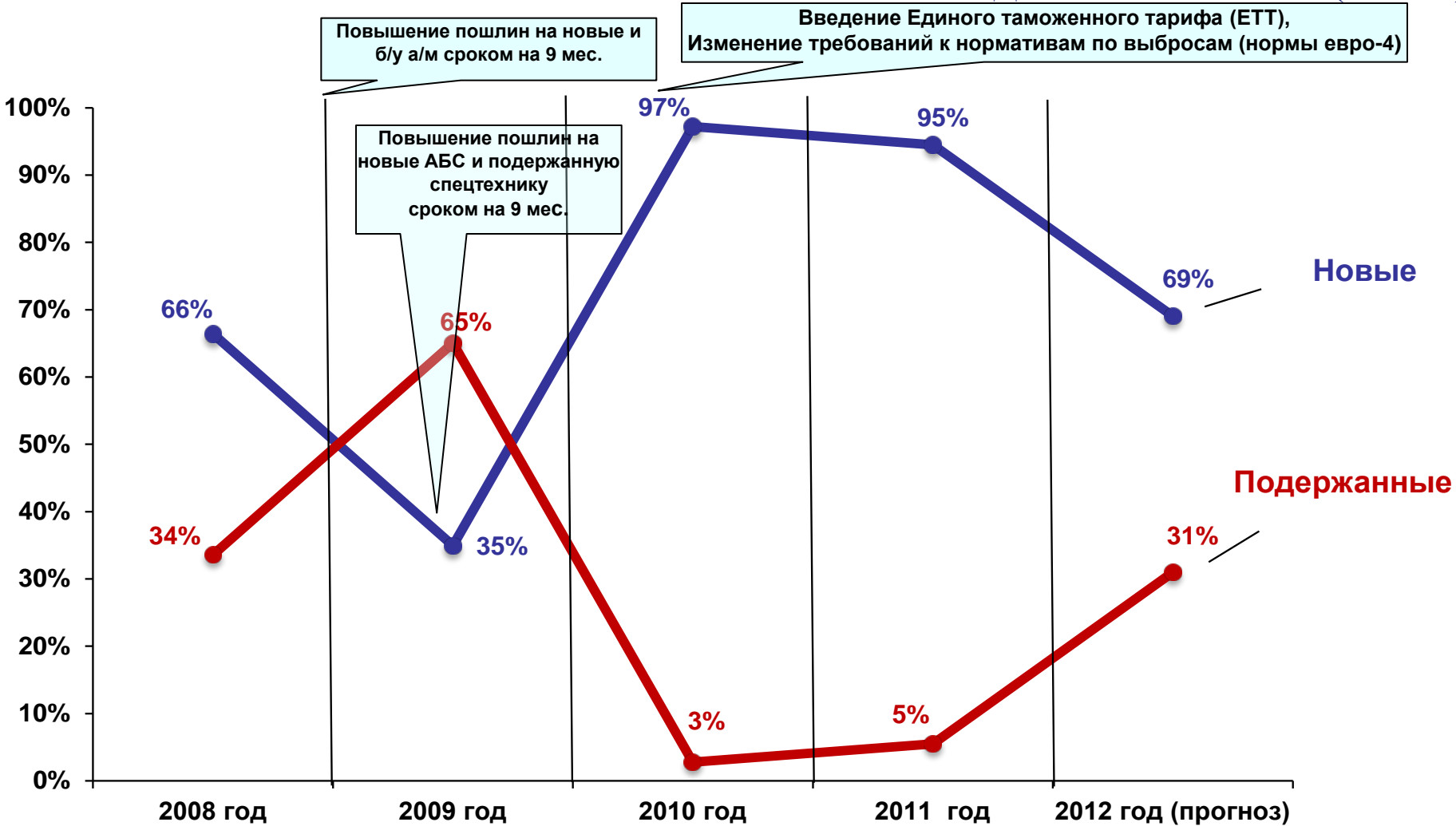
ИМПОРТ ИНОМАРОК В РФ В 2008-2011 ГОДАХ (14-40 Т), тыс. единиц

<p>Импорт 2007г.: 60,3 тыс. ед.</p>	<p>Импорт 2008г.: 64,6 тыс. ед. Рост импорта к АППГ: 107% Рост китайских иномарок к АППГ: 82%</p>	<p>Импорт 2009г.: 9,4 тыс. ед. Рост импорта к АППГ: 15% Рост китайских иномарок к АППГ: 3%</p>	<p>Импорт 2010г.: 14,7 тыс. ед. Рост импорта к АППГ: 156% Рост китайских иномарок к АППГ: 200%</p>	<p>Импорт 2011г.: 39,9 тыс. ед. Рост импорта к АППГ: 271% Рост китайских иномарок к АППГ: 866%</p>	<p>Импорт 2012г.: 42 тыс. ед. Рост импорта к АППГ: 109% Рост китайских иномарок к АППГ: 125%</p>
-------------------------------------	---	--	--	--	--





СТРУКТУРА ИМПОРТ ИНОМАРОК В РФ В 2008-2011 ГОДАХ ПО ВОЗРАСТУ (14-40 Т)



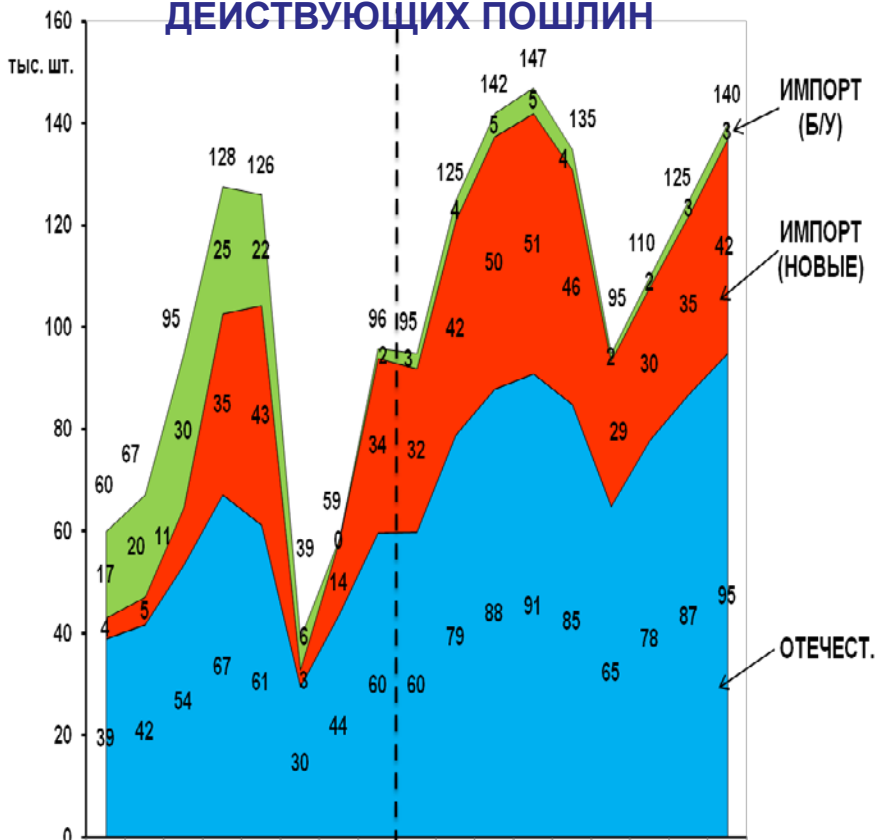
**ПОШЛИНЫ ПРИ ВСТУПЛЕНИИ РОССИИ В ВТО\* (ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ, САМОСВАЛЫ ДЛЯ БЕЗДОРОЖЬЯ, ТЯГАЧИ, СПЕЦТЕХНИКА) ПО ПРОЕКТУ РЕШЕНИЯ О ВСТУПЛЕНИИ РФ В ВТО (ИЗМЕНЕНИЯ НЕ ДОПУСКАЮТСЯ!!!)**

	Действующие (до ВТО)		При ВТО, в том числе предусмотрен переходный период									
	2011		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Переходный период, лет
<b>Грузовые 5-20 тонн</b>												
новые	25%						15%				0	
б/у < 5 лет	30, но не менее 2,2 Евро (44%)						10% (-34%)				0	
б/у 5-7 лет	4,4 Евро (123%)						10% (-113%)				0	
б/у >7 лет	4,4 Евро (205%)						1 евро (-160%)				0	
Автомобили-самосвалы (для бездорожья)	25%						5%				0	
<b>Грузовые &gt; 20 тонн</b>												
новые	25%		10%				5%				3	
б/у < 5 лет	30, но не менее 2,2 Евро (37%)		15% (-22%)				10% (-27%)				3	
б/у 5-7 лет	4,4 Евро (105%)		15% (-90%)				10% (-95%)				3	
б/у >7 лет	4,4 Евро (176%)						1 евро (-96%)				0	
<b>Тягачи</b>												
Евро 4 и >			5%								0	
новые	25%		15%				10%				3	
б/у < 5 лет	30, но не менее 2,2 Евро (37%)		15% (-22%)				10% (-27%)				4	
б/у 5-7 лет	2,2 Евро (52%)		15% (-37%)				10% (-42%)				4	
б/у >7 лет	2,2 Евро (88%)						1 евро (-48%)				0	
<b>Спецтехника</b>												
<b>Автокраны</b>												
новые			10%								0	
б/у	4,4 Евро (53%)						10% (-43%)				0	
<b>Автобусовые</b>												
новые			15%				7,50%				2	
б/у	4,4 Евро (53%)		15% (-48%)				7,50% (-46,5%)				2	
<b>Пож.автомобили</b>												
новые			5%								0	
б/у	4,4 Евро (63%)						5% (-58%)				0	
<b>Автобетоносмес.</b>												
новые	25%						15%				0	
б/у	4,4 Евро (63%)						15% (-58%)				0	
<b>Автомобили грузовые аварийные</b>												
новые	15%						13%				1	
б/у	4,4 Евро (75%)		15% (-60%)				13% (-62%)				1	
<b>Автомобили для перекачки бетонного раствора</b>												
новые	10%		15%				10%				4	
б/у	4,4 Евро (63%)		15% (-58%)				10% (-53%)				4	
<b>Прочие</b>												
новые			5%								0	
б/у	4,4 Евро (63%)						5% (-58%)				0	

\*При вступлении в ВТО с конца 2011 или начала 2012 года

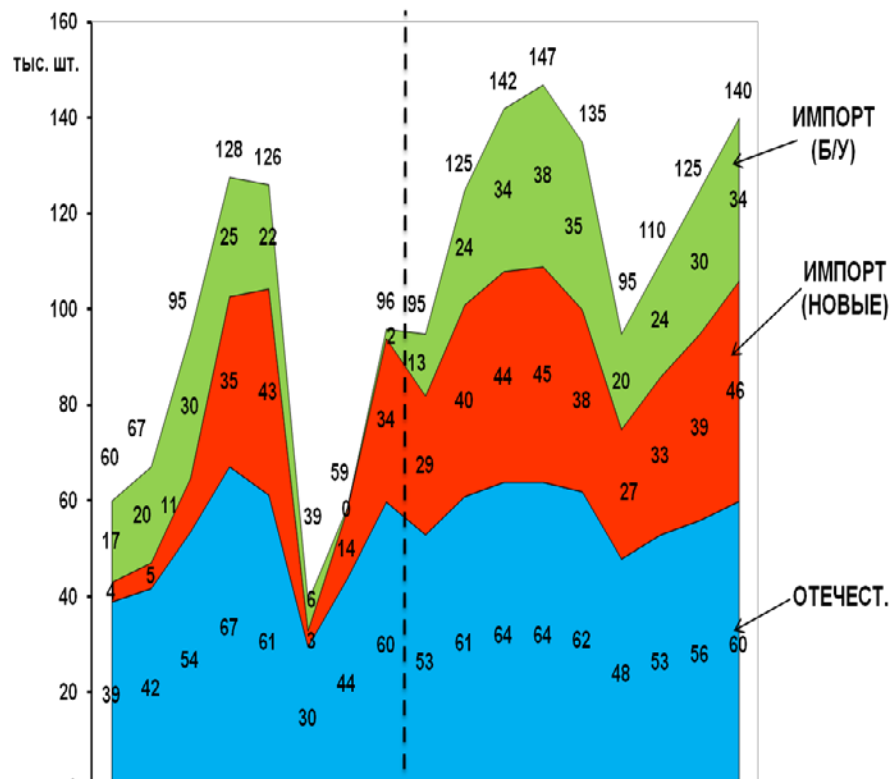
ПРОГНОЗ РЫНКА ГРУЗОВЫХ А/М РФ ПОЛНОЙ МАССОЙ 14-40 ТОНН ДО 2020 ГОДА

ПРИ СОХРАНЕНИИ  
ДЕЙСТВУЮЩИХ ПОШЛИН



ИМПОРТ (Б/У)	17	20	30	25	22	6	0	2	3	4	5	5	4	2	2	3	3
ИМПОРТ (НОВЫЕ)	4	5	11	35	43	3	14	34	32	42	50	51	46	29	30	35	42
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ	39	42	54	67	61	30	44	60	60	79	88	91	85	65	78	87	95
РЫНОК 14-40 Т	60	67	95	128	126	39	59	96	95	125	142	147	135	95	110	125	140

ПРИ СНИЖЕНИИ ПОШЛИН В РАМКАХ  
ДОГОВОРЕННОСТЕЙ ПО ВТО

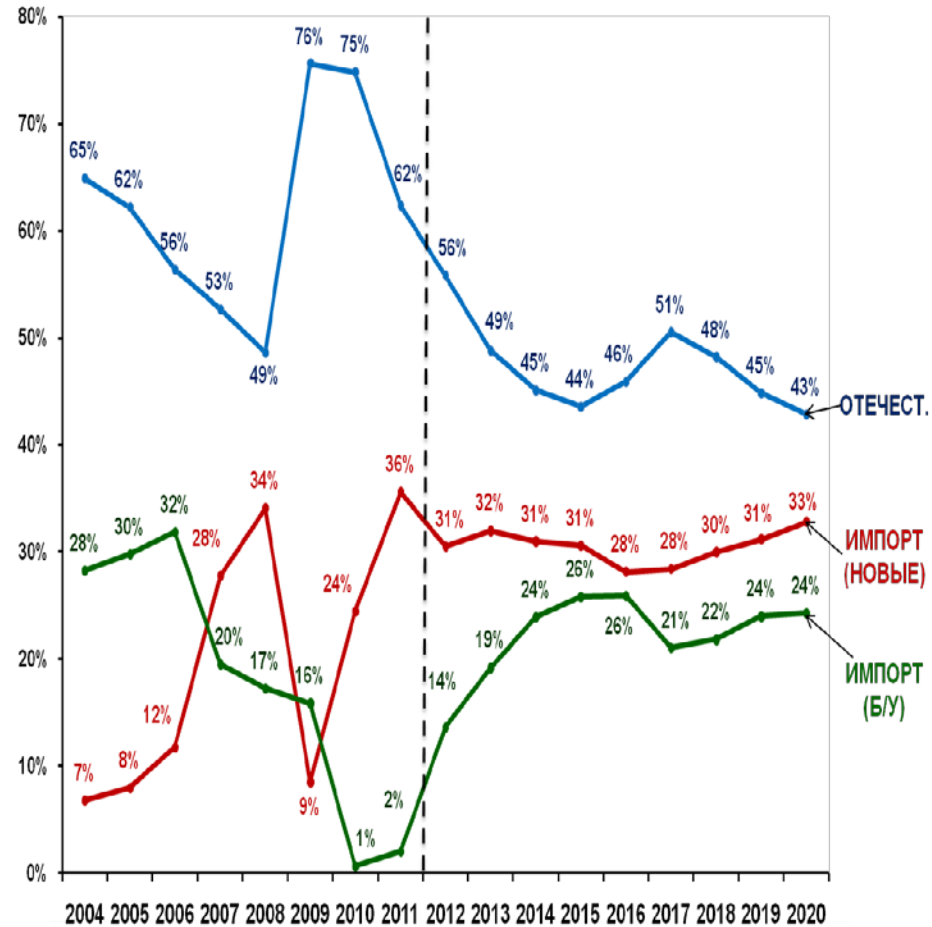
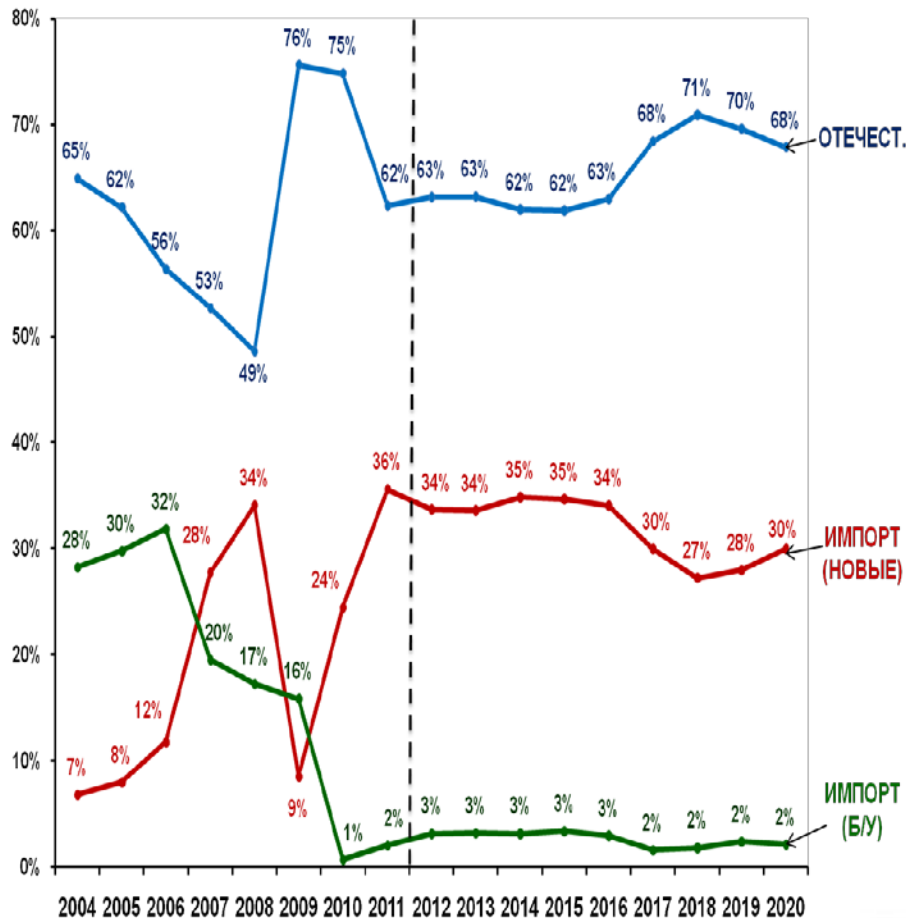


ИМПОРТ (Б/У)	17	20	30	25	22	6	0	2	13	24	34	38	35	20	24	30	34
ИМПОРТ (НОВЫЕ)	4	5	11	35	43	3	14	34	29	40	44	45	38	27	33	39	46
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ	39	42	54	67	61	30	44	60	53	61	64	64	62	48	53	56	60
РЫНОК 14-40 Т	60	67	95	128	126	39	59	96	95	125	142	147	135	95	110	125	140

## ПРОГНОЗ ДОЛИ ИМПОРТНОЙ АВТОТЕХНИКИ РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПОЛНОЙ МАССОЙ 14-40 ТОНН ДО 2020 ГОДА

ПРИ СОХРАНЕНИИ  
ДЕЙСТВУЮЩИХ ПОШЛИН

ПРИ СНИЖЕНИИ ПОШЛИН В РАМКАХ  
ДОГОВОРЕННОСТЕЙ ПО ВТО



Государственная политика в области автомобильной промышленности в странах BRIC

Ключевые элементы политики	Китай (член ВТО с 11.12.2001)	Бразилия (член ВТО с 01.01.1995)	Индия (член ВТО с 01.01.1995)	Россия (в соответствии с действующим предложениями при вступлении в ВТО)
Локализация	<ul style="list-style-type: none"> <li>Целевой уровень локализации – как минимум 40 %, до 96 %</li> <li>Обязательная локализация производства двигателей</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Целевой уровень локализации - 30 % сразу после запуска производства</li> <li>Благодаря остальным мерам – реальный уровень локализации примерно 80 %</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Уровень локализации производства составляет 70 %</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Рекомендованный уровень локализации 30% (слабо контролируется).</li> <li><b>Требования - к 2018 году установить уровень 60% .</b></li> </ul>
Управление партнерствами	Только на основе СП, с долями 50-50	<ul style="list-style-type: none"> <li>Законодательство об СП отсутствует.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Компании с иностранным участием, СП с долями 50:50 или 51:49, со 100 % участием иностранного капитала.</li> <li>Иностранная корпорация не может приобретать целое или любую часть любого предприятия в Индии без разрешения Резервного Банка Индии (РБИ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Требования отсутствуют</li> </ul>
Требования к инвестициям	<ul style="list-style-type: none"> <li>Мин. требования для иностранных инвестиций: <b>32 млн. дол.</b></li> <li>-Фин. и юр. поддержка M&amp;A OES и OEM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Требования отсутствуют</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Иностранные компании, у которых в Индии есть совместное предприятие, могут открывать свой бизнес в смежных областях без разрешения партнера.</li> <li>Также иностранцам разрешили вносить долю в акционерном капитале оборудованием</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Требования отсутствуют</li> </ul>
Защита рынка	<ul style="list-style-type: none"> <li>Налог на импорт CBU – 30 %</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Был увеличен после вступления налог на CBU 70%, действует - до 35 %</li> <li>Налог на комплектующие - 0-19,5 %.</li> <li>С конца 2011 налог на импорт СИГ составит 37-55% в зависимости от типа а/м и типа двигателя. Исключение - г/а, которые имеют уровень локализации не менее 65% (компоненты, произведенные в странах МЕРКОСУР и Мексике так же засчитываются как локализация).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Налог на импорт CBU – 60 %</li> <li>Налог на импорт CKD - 20 %</li> <li>Налог на импорт комплектующих - 60 %</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Таможенные пошлины:</li> <li>на импорт CBU : Новые -5-10% Б/у -10-15%.</li> <li>на импорт CKD - 2%</li> </ul>

Государственная политика в области автомобильной промышленности в странах BRIC  
(продолжение)

Ключевые элементы политики	Китай (член ВТО с 11.12.2001)	Бразилия (член ВТО с 01.01.1995)	Индия (член ВТО с 01.01.1995)	Россия
<b>Запрет на импорт б/у а/м</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Запрет на ввоз б/у автомобилей с 1 июля 2011 года</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Запрет на импорт б/у автомобилей (за исключением раритетных).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Транспортные средства, имеющие регистрацию за рубежом - пошлина составляет 105 - 200 %.</li> </ul>	<p>Запрет на импорт б/у отсутствует. Определение новых иномарок – в возрасте до 3 лет (в других странах – до 1 года).</p>
<b>Стимулирование НИОКР</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Конкретные цели по экологической безопасности (снижение выбросов CO2)</li> <li>• 1,7 млрд. долларов выделены в 2009 году на НИОКР в автомобилестроении</li> <li>• Субсидии на разработку электромобилей</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Затраты на НИОКР не облагаются налогом, снижен налог на активы, используемые для НИОКР</li> <li>• Госинвестиции в НИОКР альтернативного «гибридного» топлива, особ. Этанол</li> <li>• Концентрация рынка для обесп. Бразильского НИОКР</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Строгие нормы выбросов загрязнений, заставляющие промышленников производить более экологически чистые автомобили</li> <li>• Автомобильная Ассоциация Исследования Индии (АРАИ) - Цели Ассоциации - исследования и разработки по автомобильной техники для нужд промышленности, проектирование и разработка продукции, оценка автомобильной техники и вспомогательного оборудования, стандартизация, техническое информационные услуги, выполнение курсы повышения квалификации по применению современных технологий и проведения специальных тестов.</li> </ul>	<p>В случае неудачи затраты на НИОКР не списываются на себестоимость.</p>
<b>Меры по обновлению парка</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Программы замены а/м и субсидии на производство малолитражных а/м</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Долгосрочное регулирование, напр. ABS и подушки безопасности обязательны с 2014 года</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Официальная политика правительства Индии – утилизация коммерческих автомобилей старше 15 лет. Но эти авто продолжают эксплуатироваться в областях, где строго не соблюдаются меры</li> </ul>	<p>Программа утилизации не принята. Налоговых льгот для приобретения новых а/м нет.</p>

## Предложения по изменению законодательства РФ в отношении грузовых автомобилей

Ключевые элементы политики	Предложения для РФ при вступлении в ВТО
Локализация	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Целевой уровень локализации –60 %</li> </ul>
Управление партнерствами	Только на основе СП, с долями 50-50
Требования к инвестициям	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Мин. Требования для иностранных инвестиций: 32 млн. дол.</li> </ul>
Защита рынка	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Налог на импорт CBU – 30 %</li> <li>•Налог на импорт CKD - уточняется</li> <li>•Налог на импорт запчастей и комплектующих – уточняется</li> <li>•Проведение специального защитного расследования в отношении роста импорта коммерческих автомобилей на территорию РФ. Рассмотрение возможности использования специальных защитных мер.</li> <li>•Исключение льготной пошлины из ТН ВЭД по седельным тягачам, отвечающим требованиям Евро-4 и выше</li> </ul>
Запрет на импорт б/у а/м	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Ввести запрет на б/у</li> <li>•Изменить определение новых иномарок – до 1 года.</li> </ul>
Стимулирование НИОКР	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Ввести налоговые льготы для инвестирующих предприятий.</li> <li>•Долевое совместное финансирование деятельности инжиниринговых центров со стороны государства и предприятий на первые 5-6 лет (75/25)</li> <li>•Освобождение на первые 7 лет деятельности инжиниринговых центров от налогов (на землю, имущество, прибыль и др.)</li> <li>•Освободить закупаемое в РФ и за рубежом исследовательское оборудование от НДС и таможенных пошлин</li> <li>•Затраты по НИОКР списывать на себестоимость в независимости от результатов НИОКР</li> <li>•Компенсация ¼ ставки рефинансирования по кредитам для проектов по созданию инновационных продуктов</li> <li>•Снижение налоговой нагрузки для предприятий, производящих инновационные товары (налоги на землю, имущество, прибыль)</li> </ul>
Меры по обновлению парка	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Ввести программу утилизации на постоянной основе</li> <li>•Налоговое стимулирование обновления парка</li> <li>•Запрет на эксплуатацию устаревших парков грузовых автомобилей в возрасте старше определенного возраста (например, старше 20-25 лет)</li> </ul>
Прочее	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪Разработка технического регламента в отношении обеспечения экологически безопасной утилизации вышедших из эксплуатации колесных транспортных средств</li> <li>▪Ужесточение процедур контроля за соответствием импортируемых транспортных средств установленным требованиям безопасности и выбросам, в том числе контроля при импорте единичных транспортных средств</li> </ul>

## Выводы

- Основная угроза – снижение пошлин на б/у иномарки со 105% до 15%. Что приведет к возвращению на уровень 2008 года: уже произведенные инвестиции в автопром не окупятся и станут бессмысленными, как результат - упадок отрасли.
- Возвращение доли б/у иномарок: вытеснение отечественного производителя – потеря доли - 20%.
- Ухудшение экологической обстановки. Увеличение ущерба окружающей среде.
- Снижение безопасности дорожного движения. Катастрофы с участием грузового транспорта, в которых ежегодно гибнут сотни людей, – следствие изношенности парка страны, который будет усугублен. Это проблема – государственного уровня, уже хотя бы потому, что напрямую связана с безопасностью граждан страны.
- Увеличение социальной напряжённости за счёт сокращения рабочих мест, занятых в автобизнесе, ведь каждое рабочее место в автопроме создает 5-7 дополнительных рабочих мест в смежных отраслях.
- Сокращение налоговых поступлений в бюджеты всех уровней и внебюджетные фонды. Кроме того, необходимо учесть и сокращение объёмов работ в смежных отраслях и снижение их налоговых отчислений.

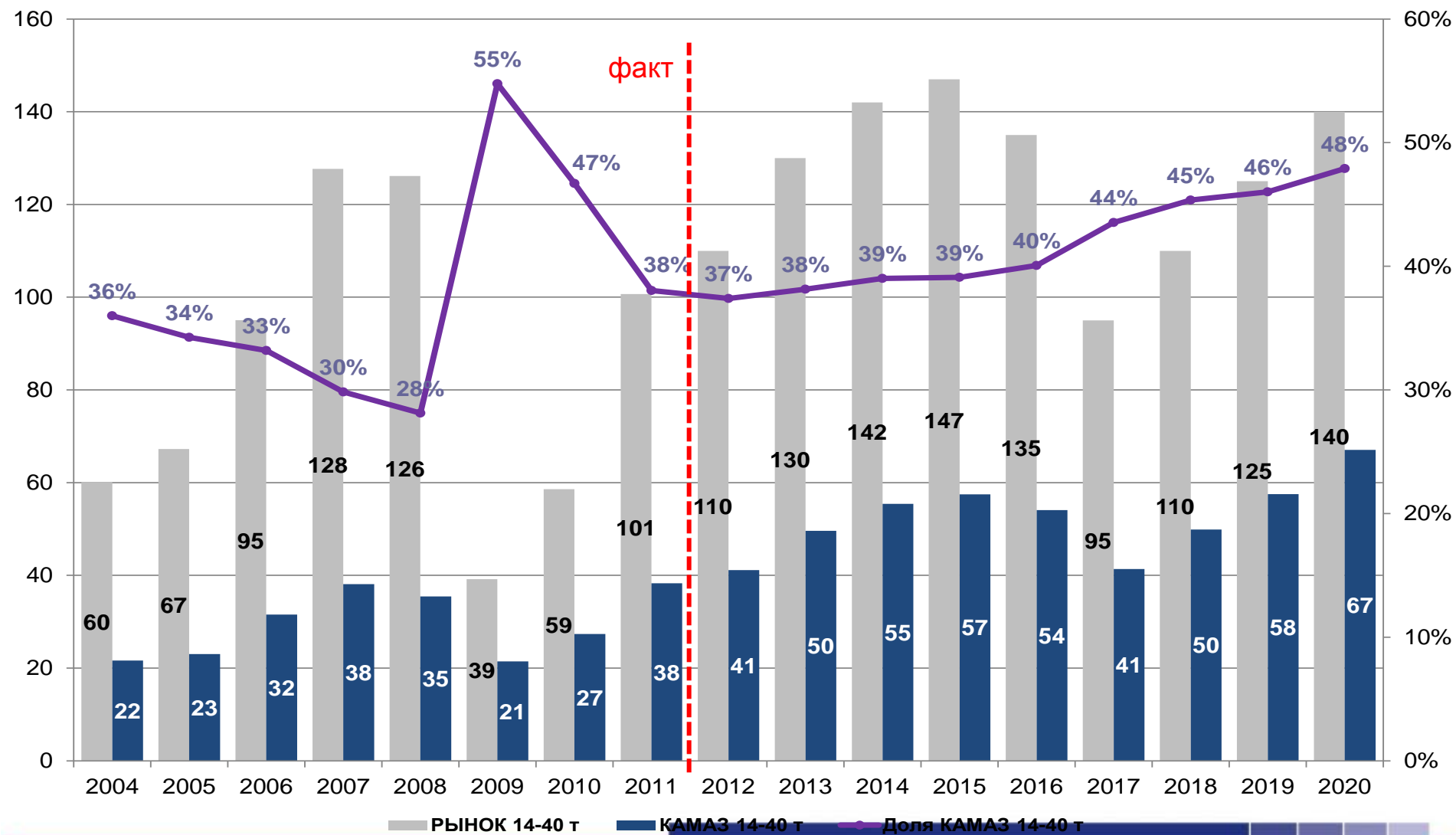




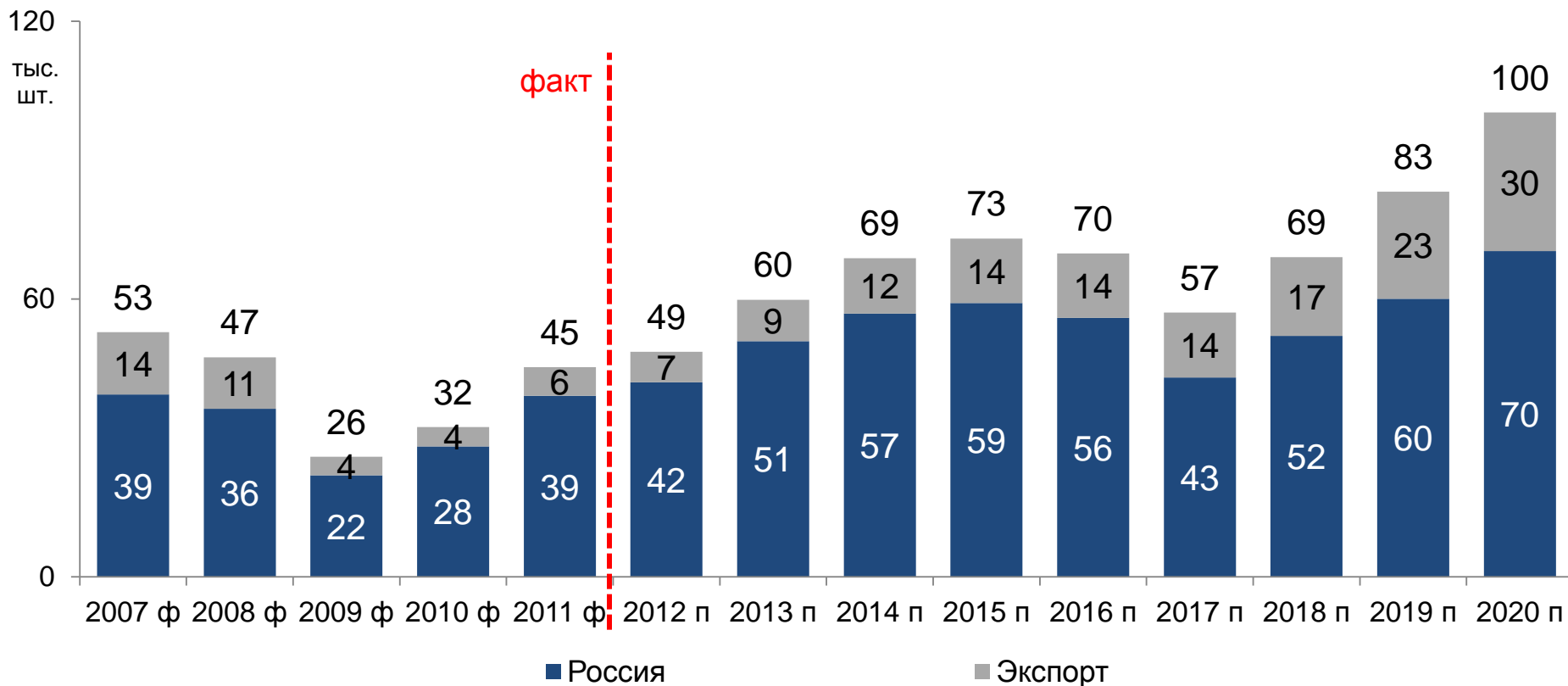
**СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!**

# Положение ОАО «КАМАЗ» в РФ и на рынках зарубежных стран

## Доля КАМАЗ на российском рынке грузовых автомобилей



## Прогноз продаж грузовых автомобилей КАМАЗ (полной массой 8-40 тонн)



## Ключевые и перспективные рынки ОАО «КАМАЗ»



2015				2020			
Россия + экспорт	Россия	Экспортные рынки		Россия + экспорт	Россия	Экспортные рынки	
		СНГ	ДЗ			СНГ	ДЗ
80	69	7,7	3,3	100	70	10,7	19,3

### Задачи:

- ✓ улучшить потребительские свойства и соответствовать мировым стандартам выпускаемой в настоящий момент продукции;
- ✓ обеспечить производство нового продукта;
- ✓ создать новые направления бизнеса, обеспечивающие выход в новые сегменты;
- ✓ инвестировать в создание самостоятельных и совместных сборочных производств, торгово-сервисных комплексов «КАМАЗ, региональных складов;
- ✓ расширить и вывести на новый качественный уровень товаропроводящую и сервисную сеть;
- ✓ обеспечить ценовую конкурентоспособность;
- ✓ подготовить кадры.

**КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД НА ГЛОБАЛЬНОМ РЫНКЕ.  
ВСЁ ДЛЯ ПОТРЕБИТЕЛЯ****Грузовые автомобили, прицепы, автобусы, тракторы,  
двигатели, запасные части****Широкий  
модельный ряд:**

- улучшенные технические характеристики
- широкий спектр комплектаций
- приемлемая цена

**Собственные  
заводы  
спецтехники**

и налаженные контакты с 250 заводами спецтехники

**Дилерская  
сеть**

- 132 дилеров в России
- 93 дилера за рубежом

**Сервисная  
сеть:**

Свыше 150 сервисных центров в мире

**Лизинговая  
компания:**

- Филиалы в России - 4

**Трейд ин в  
России:**

- Проведение капремонта
- утилизация

**Маркетинг****Компетенция**

в продвижении, налаженные контакты с государственными структурами, корпоративными клиентами, наличие клиентской базы

## РАЗВИТИЕ ПРОДУКТА

### Автомобили КАМАЗ нового поколения

### КАМАЗ с улучшенными потребительскими свойствами



- Комфортная кабина с 2 спальными местами;
- Снижен расход топлива на 10 %
- Рост периодичности техобслуживания на 50%
- Увеличена удельная грузоподъемность на 10 %;
- Перспективные электронные системы

2014 год

1 млн. км.



- Рост производительности на 30%
- Улучшен комфорт и эргономика
- Снижен расход топлива на 10 %
- Межсервисный интервал - 50 000 км
- Сокращен на 10 % срок окупаемости

2010-2013 год

700 тыс. км.

### Автомобили КАМАЗ предыдущего поколения



2005-2009 год

500 тыс. км.

## Ресурс автомобиля

## Модельный ряд с новым качеством



Магистральное

(осевая нагрузка 11,5 т)



Легкое  
транспортное

(осевая нагрузка 10 т)



Модернизированное  
транспортное

(осевая нагрузка 9 т)



Полноприводное

(осевая нагрузка 8 т)



Тяжёлое

(осевая нагрузка 13 т)



Среднетоннажное

(осевая нагрузка 7 т)

Снижение  
эксплуатационного расхода  
топлива на 15 %

Увеличение ресурса на 30 %

Увеличение периодичности  
технического  
обслуживания на 80 %

Изменены ключевые потребительские свойства за счет использования рестайлинговой кабины, двигателя и коробок передач нового поколения



Магистральное

(осевая нагрузка 11,5 т)



Легкое  
транспортное

(осевая нагрузка 8 т)



Модернизированное  
транспортное

(осевая нагрузка 9 т)



Полноприводное

(осевая нагрузка 8 т)



Тяжёлое

(осевая нагрузка 13 т)



Среднетоннажное

(осевая нагрузка 7 т)



## Перспективное семейство КАМАЗ

**Магистральный тягач  
КАМАЗ-5490**



КАМАЗ-5490 разработан для магистральных и региональных перевозок в составе автопоезда полной массой до 44 тонн. В автомобиле сочетаются высокий комфорт и безопасность с одной стороны, и новые технологии и привлекательный дизайн – с другой.

### Конкурентные преимущества автомобиля

- ✓ комфортная и просторная кабина Axor L с 2 спальными местами
- ✓ экономичный надежный двигатель Daimler OM457LA Euro-5
- ✓ одноступенчатый гипоидный мост Daimler HL6
- ✓ широкое применение современных систем – EBS, ESP, ECAS
- ✓ ресурс автомобиля 1 млн. км
- ✓ оптимальная цена для данного класса автомобиля

**Технологический тягач  
КАМАЗ-65206**



КАМАЗ-65206 разработан для технологических перевозок в составе автопоезда полной массой 44 т. Данная модель оснащена комфортной и просторной кабиной разработки ОАО «КАМАЗ» со всеми условиями для максимальной эффективности работы водителя.

### Конкурентные преимущества автомобиля

- ✓ экономичный 400 сильный двигатель КАМАЗ Евро-IV;
- ✓ ведущий гипоидный мост Daimler HL4 и HD4;
- ✓ дисковые тормоза на всех колесах;
- ✓ пневматическая подвеска задней сдвоенной tandemной оси с системой электронного контроля уровня платформы ELCS;
- ✓ электронные системы EBS, ESP, ASR, TPMS (система мониторинга давления шин).

**Самосвал  
КАМАЗ-65205**



КАМАЗ-65205 разработан для перевозки сыпучих грузов. Данная модель оснащена комфортной и просторной кабиной разработки ОАО «КАМАЗ» со всеми условиями для максимальной эффективности работы водителя.

### Конкурентные преимущества автомобиля

- ✓ экономичный 300 сильный двигатель Cummins, Евро-IV;
- ✓ рессорная подвеской с большим ресурсом;
- ✓ ведущие гипоидные мосты Daimler HL4 и HD4;
- ✓ дисковые тормоза на всех колесах;
- ✓ самосвальный кузов овального сечения объемом 12 куб. м, с дистанционным управлением открывания и закрывания тента, с обогревом через выхлопные газы;
- ✓ электронные системы ABS, ESP, ASR, TPMS (система мониторинга давления шин).

## Спецтехника на шасси КАМАЗ

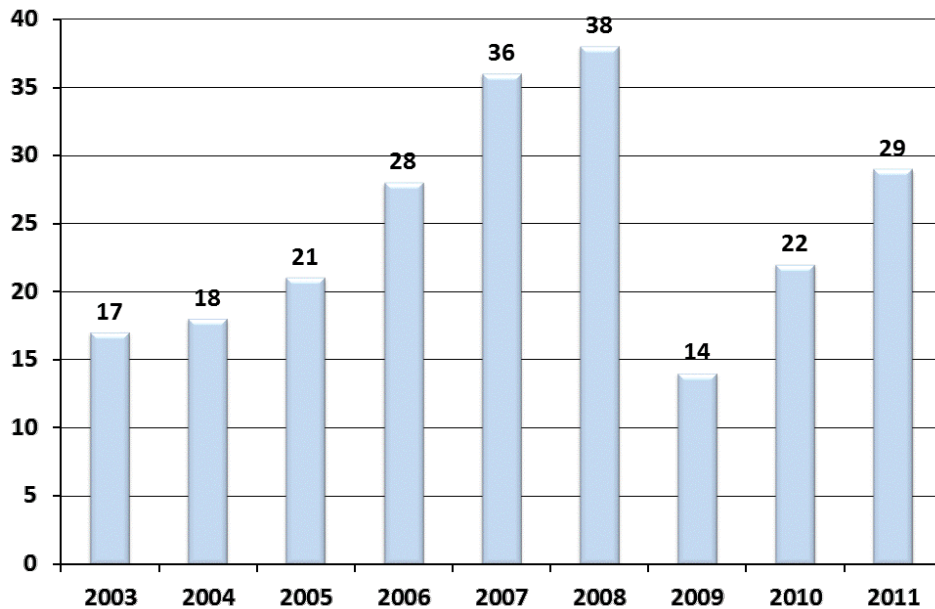
55 % доли  
рынка

Более 1500  
моделей  
спецтехники на  
шасси КАМАЗ

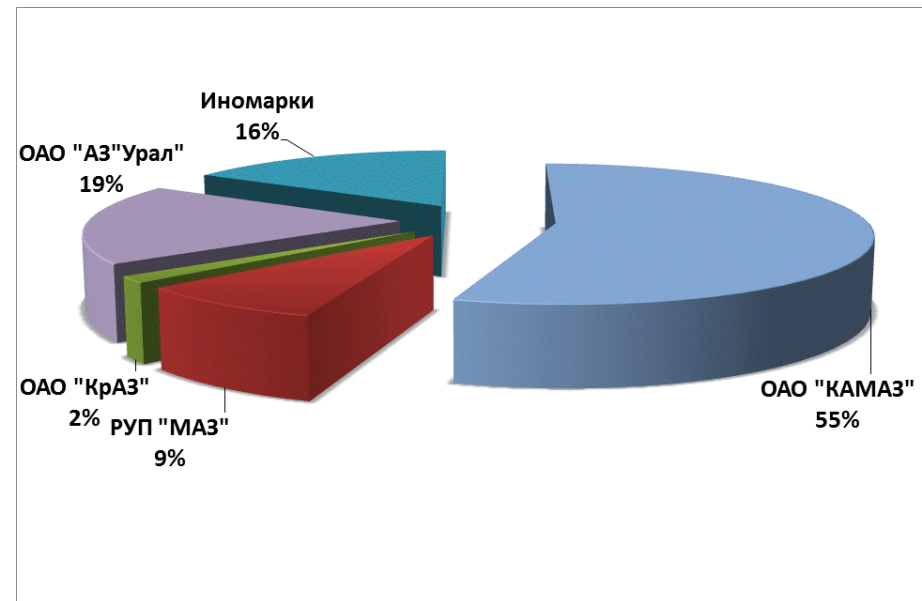
Более 250  
заводов  
изготовителей  
спецтехники

Более 300  
новых моделей  
спецтехники

Российский рынок шасси и спецтехники  
полной массой 14-40 тонн в 2003-2011гг.

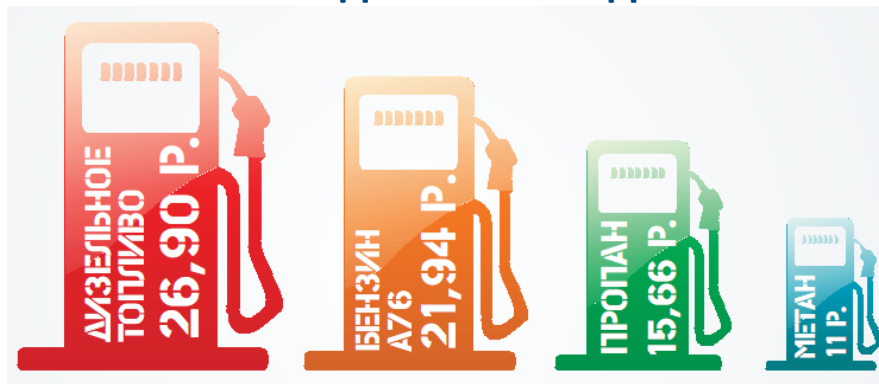


Российский рынок шасси и спецтехники  
полной массой 14-40 тонн в 2011г.



## Комплексный подход КАМАЗа к продвижению газобаллонной техники

Метан – самый дешёвый вид топлива



- Благодаря наличию природного газа в регионе автотехника КАМАЗ с газовым двигателем позволяет достичь высокой эффективности эксплуатации автопарка

### Состав комплексного пакета для потребителей:

- Газобаллонная автотехника
- Комплект запасных частей
- Обучение персонала
- Развитие инфраструктуры заправок, мобильные заправочные комплексы
- Минимальный комплект оборудования для сервиса, ввод в эксплуатацию техники и оборудования для сервиса на местах

## Гамма автотехники на метане (Евро-4)

### 16 моделей автобусов и коммунальной техники на газовом топливе



Городской автобус  
НЕФАЗ-5299-30-31



Седельный тягач  
КАМАЗ-65116-861-30



Самосвал  
КАМАЗ-65115-861-30



Автобус специальный  
НЕФАЗ-4208



Вакуумная машина  
КО-505АГ



Дорожно-уборочная  
машина КО-829Б



Дорожно-уборочный  
самосвал ЭД-405А



Мусоровоз  
МСТ 6369-10 (FARID)



Каналопромывочная  
машина КО-560Г



Мусоровоз на  
шасси КАМАЗ-4308



Спецтехника на шасси  
КАМАЗ-43118-34



Мусоровоз на шасси  
КАМАЗ-53605



Самосвал КАМАЗ-  
6520-34

## Развитие финансового сервиса

### Лизинг

- Оперативный и возвратный лизинг
- Лизинг оборудования ОАО «КАМАЗ» и СП
- Лизинг через всю сеть продаж ОАО «КАМАЗ» и СП

### Банкинг

- Продажи в кредит
- Кредитование дилеров
- Кредитование предприятий группы КАМАЗ и СП

### Привлечение финансирования

- Выпуск облигаций
- Проектное финансирование
- Привлечение кредитов
- Консолидация с ООО «КАМАЗ-Финанс»

### Страхование

- Страхование движимого и недвижимого имущества предприятий группы КАМАЗ

### Коллекторство

- Взыскание задолженности перед ОАО «КАМАЗ»

### Управление автопарками

- Управление корпоративными автопарками (fleet-management)
- GPS-мониторинг и учет

## Лизинговые предложения от ОАО «Лизинговая компания «КАМАЗ»

- **Лизинг для корпоративных клиентов (аванс от 20%, срок до 42 мес.)**
- **На ваших условиях (аванс от 20%, срок до 36 мес.)**

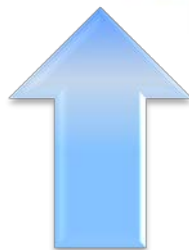


## Сервисная сеть ОАО «КАМАЗ»

ОАО «КАМАЗ» ведет работу по развитию сервисной сети по трем направлениям:

- Строительство новых сервисных центров в едином корпоративном формате
- Реконструкция и тех. перевооружение действующих сервисных центров
- Поиск претендентов на статус «Сервисный центр КАМАЗ»

**Так выглядит типовой сервисный центр КАМАЗ**



Наличие разветвленной сети авторизованного сервиса представляет собой важнейшее конкурентное преимущество ОАО «КАМАЗ».

140 автоцентров

147 дилеров





## Комплекс услуг дилерских центров:

1. Продажа автомобилей и прицепов
2. Продажа запчастей КАМАЗ и заводов-смежников
3. Техническое обслуживание и ремонт
4. Финансовый сервис
5. Услуга обновления парков  
(свои автопарки по схеме капремонта обновляют транспортные подразделения ОАО «Примавтодор», дочерние общества ОАО «АК Транснефть» и др.)

## Региональный автоцентр КАМАЗ

Диагностика



Моторный  
участок



Топливный участок



Магазин



Учебный центр

