

Российская шинная отрасль в условиях членства РФ в ВТО: обзор возможных последствий

21 июля 2012г Президент России Владимир Путин подписал федеральный закон "О ратификации Протокола о присоединении РФ к ВТО". 23 августа Россия стала полноправным членом Всемирной торговой организации, основным принципом которой является либерализация внешнеторгового режима. Очевидные преимущества от вступления России в данную организацию получают производители-экспортеры: улучшаются условия доступа продукции на внешние рынки, появляется механизм разрешения торговых споров.

В то же время отечественная шинная промышленность, ориентированная, прежде всего, на внутренний рынок (более 75% шин, производящихся на территории РФ, продается внутри страны) оказалась в числе отраслей, наиболее уязвимых в новых экономических условиях.

В соответствии с обязательствами, принятыми на себя Россией в ходе переговоров о присоединении к ВТО, таможенные пошлины на шины будут снижены следующим образом:

Изменение пошлин на ввоз шин после вступления РФ в ВТО (2012 – 2017)

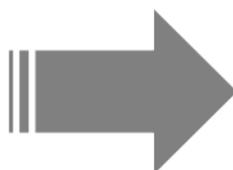
Тип шин/покрышек	Текущая ставка	Конечная ставка	Срок
Легковые пневматические резиновые новые	20% (мин. €6,2 за шт.)	10%	'12 - '17
Автобусные/грузовые пневматические резиновые новые	15%	10%	'12 - '15
Б/у резиновые для легковых автомобилей восстановленные	20% (мин. €20 за шт.)	15%	'12 - '14
Б/у резиновые автобусные/грузовые восстановленные	20%	10%	'12 - '14
Б/у резиновые для гражданской авиации восстановленные	20%	5%	'12 - '17
Б/у пневматические для гражданской авиации	20%	5%	'12 - '15
Камеры резиновые			
- легковые		-	-
- грузовые	15%	10%	'12 - '16
- велосипедные		10%	'12 - '17
- прочие		13%	'12 - '14
Прочие	20%	15%	'12 - '17

Таким образом, в новых условиях негативное воздействие присоединения России к ВТО в шинной отрасли будет определяться следующими факторами:

- **низкой конкурентоспособностью производства** вследствие высокой степени изношенности основных фондов и дефицита средств на их модернизацию;
- **увеличением притока шин иностранного производства в Россию** и вытеснением с рынка отечественных шин.

Текущая ситуация

- **Уровень ввозных таможенных пошлин:**
 - Легковые шины – 20%, но не менее 6,2 евро за 1 шт.
 - Грузовые шины – 15%.
- Шины, бывшие в употреблении – 20%, но не менее 20 евро за 1 шт.
- **Изношенность основных фондов:**
 - Ниже среднего
- **Производственные издержки:**
 - Средние
- **Угроза демпинга:**
 - Высокая. Возможности противодействия ограничены уровнем Таможенного союза
- **Конкуренция на рынке:**
 - Высокая



После присоединения к ВТО

- **Снижение уровня ввозных таможенных пошлин:**
 - Легковые шины – до 10% к 2017 г.
 - Грузовые шины: - до 10% к 2015 г.
- Шины, бывшие в употреблении – до 15% к 2017 г.
- **Изношенность основных фондов:**
 - Ниже среднего.
- **Производственные издержки:**
 - Средние.
- **Угроза демпинга:**
 - Высокая. Возможности противодействия ограничены отсутствием экспертизы и опыта антидемпинговых процедур в соответствии с требованиями ВТО.
- **Конкуренция на рынке:**
 - Крайне высокая.
- **Угроза реализации инвестиционных проектов:**
 - Высокая.

Признаки демпинговой политики азиатских производителей-импортеров наблюдаются уже сейчас, в частности в сегменте легкогрузовых и грузовых шин, несмотря на действующие высокие таможенные пошлины. Так, уже в 1 полугодии 2012 наблюдался стремительный рост поставок шин из КНР в сравнении с другими производителями.

За период 2010 – 1 кв. 2012 гг. доля китайских легкогрузовых шин от производства в РФ увеличилась с 2,4% до 16,4%, в общем импорте выросла с 12,8% до 30,4%, а доля в общем потреблении увеличилась с 2,2% до 11,3%. При этом заявленные цены китайских производителей в 2 с лишним раза ниже полной себестоимости аналогичной продукции российского производства. Наличие демпингового импорта из КНР в сегменте грузовых шин выражено увеличением поставок шин, произведенных в данной стране на 80%.

Вследствие действия указанных факторов на фоне снижения таможенной защиты российские производители шин столкнутся с рядом серьезных проблем. Масштаб проблем может различаться, но общие последствия для шинной отрасли будут следующими:

1. *Недополучение прибыли производителями* (только ОАО «Кордиант» потеряет более 4 млрд. рублей по легковым шинам и 2,2 млрд. рублей по грузовым шинам за период с 2012 по 2017 год).
2. *Резкое сокращение производства* вследствие потери доли рынка и снижения объемов сбыта продукции. Российские производители шин активно инвестируют в разработку и вывод на рынок более технологичных и качественных продуктов. Такие инвестиции должны сопровождаться постоянным денежным потоком от сбыта существующих продуктов и возможностью реализации новых. В условиях демпинга и агрессивной конкуренции отечественные производители не смогут обеспечить стабильный денежный поток.
3. *Замедление, а впоследствии полное прекращение инвестиционной деятельности* на предприятиях, модернизации производства, прекращение научно-технических изысканий: только на предприятиях ОАО «Кордиант» могут быть заморожены инвестиционные проекты общей стоимостью 12 млрд. рублей. Данные процессы в среднесрочной перспективе приведут к еще большему снижению конкурентоспособности шин российского производства.
4. *Сокращение рабочих мест на предприятиях*, многие из которых являются крупнейшими налогоплательщиками в бюджеты соответствующих регионов и муниципальных образований. Только налоговые отчисления ОАО «Кордиант» в бюджеты различных уровней в 2011 году составили более 1,8 млрд. рублей.
5. *Рост безработицы и социальной напряженности* в городах присутствия шинных заводов.

Таким образом, в среднесрочной перспективе высока вероятность стагнации индустрии производства шин в стране и замещение отечественной шинной продукции иностранной.

В целях недопущения подобного развития событий ведущие российские производители шин предлагают реализовать комплекс мер, направленных на смягчение последствий присоединения России к ВТО:

1. Продление действия программы возмещения из федерального бюджета части затрат на уплату процентов по кредитам, привлеченных для реализации экспортных контрактов;
2. Пролонгация практики освобождения от уплаты НДС ввозимого на территорию РФ технологического оборудования, аналоги которого не производятся в РФ
3. Введение квот на импорт шинной продукции в Российскую Федерацию;
4. Полный запрет ввоза шин, бывших в употреблении, а также товаров являющихся прикрытием при ввозе и недобросовестном декларировании;
5. Повышение евросоставляющей импортной пошлины на период до 2017 года;

6. Повышение экспортных пошлин на некоторые виды синтетических каучуков с 2016г.;
7. Разработка системы административных правил в рамках требований к испытаниям и сертификации импортируемой продукции;
8. Предоставление льготных кредитов предприятиям шинной отрасли, производящим импортозамещающую продукцию, на закупку сырья и оборудования;
9. Установление приоритета шин российского происхождения при осуществлении государством закупок/технического обслуживания автомобилей, строительно-дорожной и коммунальной техники, предназначенной для нужд федеральных и муниципальных органов исполнительной власти.
10. Установление правил ввоза шинной продукции исключительно российскими представительствами иностранных производителей шин.

Кроме того, введение, например, дифференцированной ставки утилизационного сбора на новые и бывшие в употреблении шины, а также на производимые внутри страны и импортируемые (по аналогии с автомобилями), также может стать эффективной компенсационной мерой и позитивно сказаться на экологическом благополучии страны.

Комплексный подход и принятие необходимых мер позволит смягчить негативный эффект снижения ввозных таможенных пошлин на различные типы шин и даст импульс поступательному развитию российской шинной отрасли на долгосрочную перспективу.

Отдел по корпоративным коммуникациям ОАО «Кордиант»

115054, г. Москва, ул. Валовая, д. 26

Тел.: +7 (495) 980-55-34, pr@cordiant.ru