

(Об одобрении Концепции развития автомобильной промышленности России)

Распоряжение · № 978-р · от 16.07.2002 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 16 июля 2002 г. N 978-р

г. Москва

1. Одобрить прилагаемую Концепцию развития автомобильной промышленности России, разработанную Минпромнауки России совместно с Минэкономразвития России и согласованную с Минфином России, Минтрансом России, Минобороны России, МВД России, МЧС России, МПР России, Минэнерго России, Минобразованием России, Минюстом России, ГТК России и Госстандартом России.
2. Минпромнауки России и Минэкономразвития России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти разработать план мероприятий по реализации Концепции развития автомобильной промышленности России на среднесрочную перспективу (2002-2004 годы) и представить его в 2-месячный срок в Правительство Российской Федерации.
3. Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации учитывать положения Концепции развития автомобильной промышленности России при формировании программ развития регионов.

Председатель Правительства

Российской Федерации М.Касьянов

ОДОБРЕНА

распоряжением Правительства

Российской Федерации

от 16 июля 2002 г.

N 978-р

К О Н Ц Е П Ц И Я

развития автомобильной промышленности России

Концепция развития автомобильной промышленности России (далее именуется - Концепция) определяет цели, задачи и приоритеты развития этой отрасли промышленности для удовлетворения потребностей внутреннего рынка, развития производительных сил, увеличения экспорта автомобильной техники и обеспечения национальной безопасности. Концепция учитывает накопленный опыт стран, осуществляющих проведение активной государственной политики в области развития автомобилестроения.

Концепция рассчитана на период до 2010 года.

I. Цели, задачи и приоритеты Концепции

Целями Концепции являются создание условий, обеспечивающих развитие российской автомобильной промышленности, ее интеграцию в мировое автомобилестроение, а также повышение эффективности производства современной конкурентоспособной автомобильной техники, удовлетворяющей потребности населения, государства и субъектов хозяйствования. Указанные цели предполагают решение следующих задач с учетом реализации основных положений программы социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу (2002-2004 годы):

насыщение транспортного комплекса страны современной автомобильной техникой, соответствующей международным требованиям по экологии и безопасности;
совершенствование экономической и социальной инфраструктуры автомобильной промышленности;
создание благоприятных условий для ввода в действие и эффективной эксплуатации новых

мощностей по производству автомобильной техники;
развитие конкуренции в сфере изготовления автомобильной техники, ее сбыта и оказания сервисных услуг;
обеспечение финансовой прозрачности деятельности предприятий и организаций автомобильной промышленности;
повышение производительности труда;
проведение эффективной таможенно-тарифной политики, направленной на оптимизацию таможенных пошлин на автомобильную технику и автомобильные компоненты;
позапная интеграция России в мировой автомобильный рынок;
организация с участием стратегических инвесторов, в том числе иностранных, новых производств по выпуску автомобильной техники и комплектующих изделий;
повышение уровня обороноспособности государства за счет разработки и выпуска военной автомобильной техники нового поколения, в том числе двойного назначения.
Приоритетными направлениями развития производства автомобильной техники и автомобильных компонентов являются:
организация выпуска конкурентоспособной автомобильной техники, отвечающей перспективным международным требованиям;
увеличение производства легковых автомобилей особо малого и малого классов;
обновление парка автобусов общественного пользования за счет выпуска автотранспортных средств с улучшенными потребительскими свойствами, а также автотранспортных средств, приспособленных для перевозки инвалидов;
расширение производства автомобильных компонентов высокого технического уровня;
углубление производственной кооперации в автомобилестроении и смежных отраслях;
повышение доли высокотехнологичных и наукоемких производств в отечественной автомобильной промышленности.

II. Современное состояние автомобильной промышленности России

Автомобильная промышленность - ведущая отрасль машиностроения, влияющая на процессы экономического и социального развития Российской Федерации. Наличие развитой автомобильной промышленности является важным элементом обеспечения национальной безопасности государства. В отрасли объединено около 250 крупных и средних предприятий и организаций, занято более 800 тыс. человек.

Производство автомобильной техники осуществляется в тесной кооперации с предприятиями электротехнической, металлургической, химической, электронной, легкой и других отраслей промышленности, что обеспечивает занятость около 5 млн. человек из числа трудоспособного населения.

В 1999-2001 годах предприятия отрасли достигли устойчивого роста объемов производства. В 2001 году произведено более 1 млн. легковых автомобилей, 57 тыс. автобусов, свыше 172 тыс. грузовых автомобилей. Объем товарной продукции превысил 200 млрд. рублей, доля экспорта составила 12 процентов общего объема производства. Мощности по производству легковых автомобилей были использованы на 78,7 процента, автобусов - на 77,1 процента, грузовых автомобилей - на 38 процентов.

Потребности внутреннего рынка автотранспортных средств удовлетворяются отечественными предприятиями автомобилестроения по легковым автомобилям на 70-75 процентов, по грузовым автомобилям и автобусам - на 85-90 процентов.

Главным фактором, обеспечивающим привлекательность отечественной автомобильной техники, является ее сравнительно низкая цена. Однако ввозимая из-за границы в значительных объемах бывшая в эксплуатации автомобильная техника составляет серьезную конкуренцию отечественной продукции.

В российской автомобильной промышленности активно происходят процессы интеграции автомобильных заводов, а также производителей автомобильных компонентов в укрупненные бизнес-группы.

С участием ведущих мировых автомобильных фирм создаются новые мощности по производству автомобилей и совместные предприятия по изготовлению современных агрегатов, узлов и компонентов автомобилей.

Развернуты производства по сборке отечественных автомобилей в ряде иностранных государств.

Действует гармонизированная с европейскими требованиями обязательная сертификация автотранспортных средств и комплектующих изделий в соответствии с принятыми Российской Федерацией международными обязательствами в этой сфере.

Автомобильная промышленность обладает необходимым научным потенциалом, квалифицированными инженерными кадрами и специалистами для создания и внедрения перспективных технологий. Широко используются для нужд автомобилестроения возможности предприятий оборонно-промышленного комплекса.

Производство военной автомобильной техники базируется на широкой унификации грузовых полноприводных автомобилей гражданского назначения.

Одной из основных проблем, сдерживающих дальнейшее развитие автомобильной промышленности, является недостаточная активность потенциальных инвесторов и автомобильных компаний. Это в значительной мере определяет отставание отечественной автомобильной техники от современных требований по техническому уровню, надежности, безопасности, экологии и комфорту.

III. Прогноз развития автомобильного рынка

России на период до 2010 года

В 2001 году на внутреннем рынке было реализовано около 1,4 млн. легковых автомобилей, в том числе более 900 тыс. автомобилей отечественного производства, около 450 тыс. автомобилей поступили из-за границы, в том числе 90 тыс. новых автомобилей.

К 2010 году прогнозируется увеличение рынка легковых автомобилей до 2,2-2,5 млн. штук.

Парк легковых автомобилей возрастет к 2010 году с 21,2 до 30-33 млн. штук, в том числе иностранного производства с 4,6 до 7-8 млн. штук. При этом число легковых автомобилей на 1 тыс. жителей увеличится со 140 до 245 штук.

Объем продажи автобусов в 2001 году составил около 60 тыс. штук, из них около 8 тыс. автобусов поставлено из-за границы.

К 2010 году прогнозируется увеличение рынка автобусов до 67-70 тыс. штук, при этом доля продажи автобусов большого и особо большого классов возрастет с 8 процентов до 16-17 процентов.

Парк автобусов в России в 2001 году составил более 660 тыс. штук, в том числе около 140 тыс. автобусов общественного пользования. Ожидается его незначительное увеличение.

Объем продажи грузовых автомобилей на внутреннем рынке в 2001 году составил более 200 тыс. штук.

К 2010 году прогнозируется увеличение рынка грузовых автомобилей не менее чем в 1,5 раза.

Парк грузовых автомобилей к 2010 году увеличится с 4,5 до 5,1-5,4 млн. штук.

IV. Стратегия деятельности предприятий автомобильной промышленности на внутреннем и внешнем рынках

Стратегия деятельности автомобильных компаний на внутреннем и внешнем автомобильных рынках заключается в укреплении и расширении позиций при реализации автомобильной техники за счет повышения ее конкурентоспособности, развития сервисного обслуживания, совершенствования системы продажи.

Этому будет способствовать принятие российскими производителями мер по обеспечению устойчивости цен на реализуемую автомобильную технику, в том числе путем снижения издержек, развития кооперационных связей с поставщиками материалов и комплектующих изделий.

Увеличению спроса на внутреннем рынке на грузовые автомобили и автобусы будут способствовать такие факторы, как совершенствование форм торговли и оплаты продаваемой техники, развитие фермерских хозяйств, рост объемов жилищного строительства, увеличение грузопотоков при магистральных перевозках.

Спрос на муниципальный транспорт (особо большие, большие и малые городские автобусы) во многом определяется финансовыми возможностями местных органов власти и степенью износа парка автобусов.

Одним из направлений развития внутреннего рынка автомобильной техники является создание сети компаний по лизингу автотранспортных средств.

Для повышения эффективности лизинга необходимо обеспечить ценовую стабильность, рыночную конкуренцию, доступность среднесрочных банковских кредитов. Не менее важным условием является наличие стабильной нормативно-правовой базы, регламентирующей эту сферу деятельности.

Учитывая низкую рентабельность автотранспортных предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки, необходимо разработать механизм предоставления администрациями регионов гарантий по обеспечению лизинговых платежей, в том числе в рамках региональных программ обновления подвижного состава.

Использование механизма финансового лизинга будет одним из важных факторов проведения рыночной реформы городского пассажирского транспорта, предусмотренной федеральной целевой программой "Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)".

Экспортные возможности российских производителей автомобилей сдерживаются не только из-за недостаточного технического уровня готовой продукции, но и из-за слабо развитой сети сбыта, технического обслуживания и ремонта. Кроме того, продвижение на новые рынки, занятые передовыми зарубежными компаниями, требует длительной подготовительной работы и значительных финансовых ресурсов.

Стратегия российского экспорта на начальном этапе должна базироваться на возможности продажи автомобильной техники (сравнительно недорогой и простой) в развивающиеся страны и организации там сервисной сети.

V. Повышение конкурентоспособности автомобильной техники

Повышение конкурентоспособности автомобильной техники достигается путем проведения институциональных преобразований, развития производства высокотехнологичных автомобильных компонентов и материалов, применения государственных стандартов, отвечающих международным требованиям, совершенствования научно-технического и кадрового обеспечения.

Подтверждение соответствия автомобильной техники, комплектующих изделий и запасных частей действующим стандартам осуществляется в форме обязательной их сертификации или декларирования изготовителями или продавцами.

Необходима разработка соответствующих международным нормам отечественных стандартов, устанавливающих требования к автотранспортным средствам и их компонентам.

Добровольная сертификация продукции автомобилестроения будет способствовать повышению показателей качества, надежности, приспособленности к условиям эксплуатации, других потребительских свойств автомобильной техники.

Предусматриваются следующие основные направления развития автомобильной промышленности: реформирование существующих автомобильных комплексов путем их разделения на отдельные виды производств с сохранением технологической специализации по изготовлению агрегатов, узлов, деталей, технологической оснастки и заготовок и расширением кооперационных связей; передача объектов социальной сферы, находящихся на балансе предприятий, в ведение муниципальных органов власти; организация широкопрофильных корпоративных холдинговых структур и ассоциаций с целью

концентрации финансовых, производственных, кадровых и интеллектуальных ресурсов, а также диверсификации производства.

Создание сборочных производств с участием ведущих автомобильных компаний обеспечит применение передовых технологий производства автомобильной техники и сокращение технологического отставания российской автомобильной промышленности при минимальных инвестиционных затратах. Это позволит организовать выпуск перспективных конкурентоспособных автомобилей для внутреннего и внешнего рынков.

Одной из стратегических целей таких производств является освоение выпуска современных автомобильных компонентов и материалов на отечественных заводах. При этом будут созданы дополнительные рабочие места в ряде отраслей промышленности, в том числе с использованием потенциала предприятий оборонно-промышленного комплекса.

Степень государственного стимулирования и поддержки должна быть дифференцированной в зависимости от объемов инвестиций, направленных на создание производства, и доли затрат, произведенных на территории Российской Федерации при изготовлении автомобильной техники.

Особое внимание должно быть уделено развитию производства автомобильных компонентов, определяющих технический уровень и качество автомобильной техники, в том числе двигателей, агрегатов трансмиссии, тормозных систем, рулевого управления, элементов подвески, систем нейтрализации отработавших газов, электронных систем управления и электрооборудования.

Разработка и производство автомобильных компонентов должны осуществляться специализированными фирмами, поставляющими продукцию широкой номенклатуры и разных типоразмеров изготовителям автотранспортных средств. Оптимальный объем продаж позволяет таким фирмам быстро окупать вложения, вкладывать значительные инвестиции в научно-исследовательские разработки и расширение производства, оперативно внедрять новые технологии и поддерживать конкурентоспособность своих изделий. При этом совершенствование компонентов специализированными фирмами будет обеспечивать повышение конкурентоспособности автомобильной техники.

Необходимо стимулировать развитие производства комплектующих изделий, конструкционных и эксплуатационных материалов на предприятиях смежных отраслей промышленности, в том числе новых поколений шин, удовлетворяющих требованиям по уровню шума и экологии, изделий электронной и электротехнической промышленности, прогрессивных видов металлопродукции, пластмасс и лакокрасочных материалов, а также моторных топлив, масел, смазок и рабочих жидкостей.

VI. Научно-техническое и кадровое обеспечение автомобильной промышленности

Развитие автомобилестроительной отрасли базируется на фундаментальных и прикладных исследованиях, направленных на создание новых видов автомобильной техники, отвечающих перспективным требованиям по безопасности, экологии и надежности.

Приоритетными направлениями проведения научных исследований на среднесрочную перспективу являются:

использование альтернативных видов топлива (водород, метанол, этанол, диметиловый эфир, биотопливо);

создание топливных элементов и комбинированных энергетических установок;

разработка двигателей внутреннего сгорания с регулируемым рабочим объемом и степенью сжатия, а также внедрение алгоритмов отбора мощности, обеспечивающих минимальные затраты энергии на передвижение и высокую проходимость;

создание нового поколения автоматической трансмиссии, интегрированных (интеллектуальных) систем безопасности, бортовых систем диагностики и контроля, а также математических моделей физико-химических процессов сгорания топлива и преобразования энергии;

освоение и внедрение технологий, обеспечивающих сопровождение продукции автомобилестроения в течение ее полного жизненного цикла.

Для решения этих задач необходимо обеспечить формирование на предприятиях автомобилестроения соответствующего кадрового потенциала с использованием комплексной системы непрерывного образования и повышения квалификации специалистов всех уровней, соответствующей последним достижениям мировой науки и техники.

VII. Интеграция отечественного автомобилестроения в мировую

автомобильную промышленность в связи с предстоящим

вступлением России во Всемирную торговую организацию

Основным направлением развития отечественной автомобильной промышленности является интеграция в мировое автомобилестроение с учетом экономических интересов страны.

Одной из важнейших задач провозглашенного Россией стратегического курса на ее интеграцию в мировую экономику является вступление во Всемирную торговую организацию (ВТО).

Вступление в ВТО позволит отечественным автомобильным компаниям:

получить возможность участвовать в мировой торговле на общепринятых и равных условиях; использовать механизм ВТО для защиты и отстаивания интересов производителей автомобильной техники;

повысить инвестиционную привлекательность автомобильной отрасли, так как иностранные инвесторы смогут рассчитывать на более стабильные торгово-политические условия;

облегчить экспорт автомобильной техники, производимой в России, на рынки третьих стран;

приблизить отечественные технические стандарты на автомобильную технику к международным нормам;

усилить конкуренцию на российском внутреннем рынке между отечественными и иностранными производителями автотранспортных средств.

VIII. Механизм и условия реализации Концепции

Зарубежный опыт показывает, что развитие национальной автомобильной промышленности во многом определяется государственной политикой, направленной на создание благоприятных условий для осуществления инвестиционной деятельности, защиту внутреннего рынка, повышение конкурентоспособности отечественной продукции.

Проведение активной государственной политики в области развития автомобилестроения предполагает осуществить следующие основные меры:

разработка механизма, обеспечивающего создание новых и модернизацию действующих производственных мощностей по выпуску передовой автомобильной техники и ее компонентов; создание условий для привлечения средств, направленных на реализацию высокоэффективных проектов, осуществляемых на конкурсной основе;

предоставление грантов для проведения НИОКР по разработке новой автомобильной техники и ее компонентов;

применение механизмов таможенно-тарифного регулирования;

усиление антимонопольного контроля на рынках товаров, услуг и капитала;

проведение активной политики в области экспорта;

стимулирование развития лизинга автотранспортных средств, кредитование приобретения автомобильной техники физическими и юридическими лицами;

создание инвестиционно привлекательных условий для организации совместно с ведущими зарубежными компаниями специализированного производства автомобильных компонентов;

повышение конкурентоспособности автомобильной техники путем применения стандартов, отвечающих международным требованиям;

развитие специализированных мощностей по изготовлению узлов и агрегатов, в том числе двигателей внутреннего сгорания;

сохранение на крупнейших предприятиях автомобильной промышленности кузовных и сборочных производств;

выделение заготовительных, вспомогательных и агрегатных производств в самостоятельные предприятия (юридические лица);

передача объектов социальной сферы местным администрациям;

развитие дилерских и сервисных сетей, в том числе фирменных, а также пунктов инструментального контроля технического состояния транспортных средств.

IX. Внешнеэкономические условия реализации Концепции

Использование методов и механизмов таможенно-тарифного регулирования в области автомобилестроения должно осуществляться с учетом обеспечения защиты отечественных товаропроизводителей, необходимой для реализации инвестиционных программ предприятий автомобильной промышленности и насыщения отечественного рынка конкурентоспособной техникой.

На новую и бывшую в эксплуатации не более 7 лет автомобильную технику иностранного производства ставки ввозных таможенных пошлин целесообразно оставить неизменными на 7-летний срок - переходный период при вступлении Российской Федерации в ВТО.

За указанный переходный период отечественная автомобильная промышленность должна обеспечить производство продукции, конкурентоспособной на внутреннем и внешнем рынках. При этом особое внимание должно быть уделено созданию мощностей по выпуску конкурентоспособных высокотехнологичных автомобильных компонентов.

На импортную автомобильную технику, бывшую в эксплуатации более 7 лет, необходимо установить ставки ввозных таможенных пошлин, соразмерные ставкам на новые автомобили.

На отечественную автомобильную технику, срок эксплуатации которой также превышает 7 лет, с целью улучшения возрастной структуры автомобильного парка будут вводиться повышенные размеры страховых взносов и сборов с владельцев автотранспортных средств с тем, чтобы создать невыгодные экономические условия для содержания и эксплуатации таких автотранспортных средств.

Ввозные таможенные пошлины могут быть снижены на не производимые в стране отдельные типы транспортных средств, характеристики которых отвечают перспективным международным нормам. Таможенные пошлины на ввозимые компоненты и материалы для промышленной сборки автомобильной техники должны быть оптимизированы. Это позволит снизить себестоимость изготовления автомобилей и стимулировать развитие сборочных производств в России.

При изготовлении отечественных автомобилей должны использоваться автомобильные компоненты, производимые в различных странах мира, что будет способствовать повышению технического уровня и качества продукции, процессам интеграции в мировое автомобилестроение.

Предусматривается снижение таможенных пошлин на технологическое оборудование для автомобилестроения, не производимое в Российской Федерации.

X. Меры государственной поддержки, направленные на повышение эффективности производства и конкурентоспособности автомобильной техники

В целях развития автомобильной промышленности государство намерено осуществить меры по созданию условий для ускоренного технического переоснащения предприятий этой отрасли промышленности, содействуя:

формированию крупных корпораций и компаний в области производства автомобилей и автомобильных компонентов;

организации межведомственной системы контроля технического уровня, безопасности, ресурса и других потребительских свойств автомобильной техники в процессе эксплуатации;

совершенствованию стандартизации и сертификации автомобильной техники и ее компонентов;

созданию базы данных и мониторингу межотраслевых научно-технических разработок, в том числе двойного назначения, для использования в автомобилестроении;

стимулированию работ в области фундаментальных и прикладных исследований;

созданию особых экономических зон для организации новых и модернизации существующих производств автомобильных компонентов;

оптимизации мобилизационных мощностей предприятий автомобилестроения;

созданию эффективной инфраструктуры информационного научного обеспечения;

формированию в отрасли кадрового потенциала, отвечающего потребностям ее развития.

Первоочередными мерами государственной поддержки развития отечественного автомобилестроения являются:

включение важнейших работ, направленных на создание новых высокоэффективных производств в области изготовления автомобильных компонентов, в действующие и разрабатываемые федеральные целевые программы;

разработка российско-белорусской программы развития дизельного автомобилестроения на 2003-2008 годы;

содействие развитию системы финансового лизинга в области производства и реализации автотранспортных средств общественного пользования;

разработка нормативных актов, определяющих требования к утилизации вышедших из эксплуатации автомобилей и регламентирующих организацию их переработки;

завершение передачи объектов жилищно-коммунальной сферы из ведения предприятий автомобильной промышленности в ведение органов местного самоуправления;

содействие в реализации инвестиционных проектов, осуществляемых на территории Российской Федерации с участием иностранных автомобильных фирм;

введение системы страхования автомобильного транспорта и гражданской ответственности с учетом возраста автомобилей;

снижение ставок таможенных пошлин на технологическое оборудование, компоненты, агрегаты, узлы, детали и комплектующие изделия, не производимые в Российской Федерации;

повышение ввозных таможенных пошлин на автомобили и автобусы с большим сроком эксплуатации;

выравнивание таможенных платежей для юридических и физических лиц при ввозе на таможенную территорию Российской Федерации подержанных легковых автомобилей;

обновление автомобильных колонн войскового типа;

закупка отечественной автомобильной техники для государственных нужд.

XI. Влияние реализации Концепции на экологическую безопасность

и меры по снижению отрицательного воздействия на окружающую среду

Автомобильное производство является источником загрязнения окружающей среды. Предполагается значительно снизить выбросы загрязняющих веществ в окружающую среду за счет совершенствования наиболее вредных технологических процессов, замены устаревшего оборудования, средств доставки и утилизации отработанных технологических материалов.

Снижению негативного влияния автотранспорта на окружающую среду и экономии топлива на автомобильном транспорте будут способствовать расширение применения их альтернативных видов, к которым в первую очередь относятся природный газ и спиртовые топлива, а также использование водорода и химических источников энергии для электромобилей.

Повышение экологических характеристик выпускаемых автомобилей предусматривается осуществить в 3 этапа.

На первом этапе реализации Концепции (до 2004 года) необходимо оптимизировать конструкцию и технологию изготовления автомобильной техники, упорядочить нормативные требования по экологии и организовать выпуск автомобилей, удовлетворяющих нормам Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (ЕВРО-2, ЕВРО-3).

На втором этапе реализации Концепции (до 2008 года) следует обеспечить соответствие выпускаемых автомобилей нормам Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (ЕВРО-4).

На третьем этапе (до 2010 года) необходимо осуществить переход на электронное управление работой двигателя и автомобиля в целом.

В целях повышения экологической безопасности автомобилей в период их полного жизненного цикла предстоит решить вопросы законодательного, организационного и технологического обеспечения всей процедуры вторичного использования материалов и конструкций.

Необходимо обеспечить создание межведомственной системы мониторинга соответствия безопасности автомобильной техники техническому уровню по экологии, безопасности, надежности и другим потребительским свойствам на базе организации системы испытаний в условиях реальной эксплуатации автотранспортных средств.

XII. Результаты реализации Концепции

Реализация мер, предусмотренных Концепцией, позволит:

провести коренную модернизацию предприятий автомобильной промышленности России и обеспечить их выход на мировой автомобильный рынок;

создать с участием стратегических инвесторов новые производственные мощности по изготовлению автомобилей, а также узлов, агрегатов и компонентов;

увеличить налоговые отчисления в бюджеты всех уровней и платежи во внебюджетные фонды;

снизить количество дорожно-транспортных происшествий;

увеличить ресурс автомобильной техники;

уменьшить удельный расход топлива;

повысить экологические качества выпускаемых в России автомобилей;

снизить экологическую нагрузку на окружающую среду в результате воздействия автомобильной техники;

снизить материалоемкость автотранспортных средств;

увеличить обеспеченность населения легковыми автомобилями в 1,7 раза.

Реализация Концепции позволит создать интегрированную в мировое автомобилестроение конкурентоспособную автомобильную промышленность, обеспечить удовлетворение растущего платежеспособного спроса на автомобильную технику, повысить экспортный потенциал отечественного машиностроения, оказать позитивное влияние на рост налоговых поступлений в консолидированный бюджет и отчислений во внебюджетные фонды.