

## Россия отказывается от старых иномарок

Импорт легковых автомобилей в Россию резко возрос. По данным Федеральной таможенной службы (ФСТ, бывший ГТК), в январе-июле текущего года в страну было ввезено 266,9 тыс. автомобилей (в том числе 248,2 тыс. из дальнего зарубежья), общей стоимостью 2 млрд 681 тыс. долл.

Согласно распространенному пресс-релизу, рост объемов ввоза увеличился в 2,7 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

К моменту написания материалов пресс-служба ФСТ была недоступна для комментариев, и осталось неясным, имелся ли в виду рост по всему объему импорта или только по отдельным позициям. Общий объем ввоза никак не мог увеличиться настолько серьезно, так как только за первые шесть месяцев прошлого года тогдашняя ГТК регистрировала 259 тыс. импортированных (без учета временного ввоза) «легковушек». Всего же по итогам прошлого года в страну было ввезено около 500 тыс. иномарок, в том числе порядка 100 тыс. новых (до трех лет). Данные «АСМ-холдинга», РwС и других компаний, учитывавшие «серый» импорт, отличались от официальной статистики, но не очень значительно (это что касается физических объемов, а не стоимости).

«Резкий рост в текущем году отмечается в секторе новых автомобилей, – сказал RBC daily начальник аналитического управления «АСМ-холдинга» Виктор Пашков. – По нашим данным, за первое полугодие в страну ввезено 126 тыс. машин возрастом до 3 лет, то есть приблизительно в 2 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года. И это без учета примерно 50 тыс. условных «иномарок», собранных в России». В секторе подержанных машин, по словам г-на Пашкова, наоборот, наблюдается скорее падение спроса. Аналитик ИФК «Метрополь» Денис Нуштаев также полагает, что «если говорить о росте, то он наблюдается в сегменте новых автомобилей, а интерес к подержанным машинам если и увеличился, то незначительно». Что, по мнению аналитика, вызвано как высокими пошлинами, так и конкуренцией со стороны новой отечественной продукции – о чем свидетельствует рост производства на АвтоВАЗе и ГАЗе.

Ранее специалисты говорили о предстоящем по итогам 2004 г. снижении объемов продаж подержанных иномарок с 400 до примерно 250 тыс. Уже в прошлом году этот объем существенно сократился по сравнению с 2002 г. – с 503 тыс. до 400 тыс. Правда, трудно оценить, насколько снизился стоимостной объем, поскольку данные здесь существенно отличаются: по данным ФСТ (ГТК), средняя стоимость подержанной иномарки в прошлом году составляла около 6 тыс. долл, РwС же дает цифру в 10 тыс.

Конечно, и официальные оценки импорта «подорожали» существенно, например, по сравнению с 2001 г., когда средняя иномарка оценивалась в 4200 долл. Что произошло как за счет новых пошлин на «семилетки» (вступивших в силу в октябре 2002 г.), так и за счет выравнивания условий ввоза для физических и юридических лиц, благодаря которому уменьшилось число серых схем ввоза.

Что касается новых иномарок, то здесь рекордные показатели Toyota (по итогам года ожидается продажа более 40 тыс. машин этой марки), Hyundai и других автогигантов (особенно азиатских) дали новых толчок слухам о скором начале «японо-корейского» производства в России. До сих пор, как известно, «корейцы» собирались в Калининграде и Таганроге на чисто российских предприятиях, а японцы не становились на отечественный конвейер ни под каким видом. Менеджеры Toyota впервые сделали в прошлом месяце более-менее ясный намек на то, что возможность «укоренения» в России рассматривается, причем рассматривается в плане конкретных предложений по срокам и условиям и конкретных площадок. На прошлой неделе и руководитель Volkswagen Бернд Пишетридер, ранее достаточно скептически оценивавший российский рынок, также признал, что определенные перспективы у этого рынка есть, в связи с чем возможность открытия фирменного завода немецкой группы в РФ рассматривается. Российские СМИ уже «поселили» Toyota в Нижегородской, а VW – в Московской области. Однако специалисты отмечают, что вся эта прописка вилами на воде писана, поскольку заявления руководителей автогигантов достаточно туманны и до реальных дел еще далеко. Даже Renault, давно и довольно долго раскручивавший свой «народный автомобиль для восточной Европы» (X-90, который в России будет называться Logan), начнет ее массовый выпуск только через год с лишним. Иностранцы осторожничают, полагая российский рынок слишком узким для того, чтобы развертывать

на нем долговременную серьезную конкурентную борьбу. «На российском рынке останутся один-два иностранных производителя», – полагает партнер PwC Стенли Рут, – правда, вопрос, кто именно останется, пока не решен».

В то же время статистика показывает, что прирост импорта новых легковых машин происходит такими же темпами или даже быстрее, чем рост «иномарочной» сборки на предприятиях РФ (в Россию может быть ввезено в этом году 250 тыс., а собрано 100 тыс. автомобилей). А значит, что западным компаниям пока и не очень выгодно вкладываться в отечественное производство. Во всяком случае, таможенная политика правительства хотя и привела к резкому сужению рынка подержанных машин, не особенно помогла притоку инвестиций в отечественный автопром, так как растущий более-менее зажиточный слой россиян предпочитает покупать теперь уже зарубежную продукцию, но поновее. Что касается куда более массовой прослойки отечественных автолюбителей, то ее, судя по неплохим (особенно по финансовым показателям) результатам АвтоВАЗа, ГАЗа и т.д., будут пока продолжать «окармливать» отечественные производители. Ценовые ниши в России разделены слишком четко, соответственно социальному расслоению.

Автор: Алексей Виноградов © РосБизнесКонсалтинг АВТО-МОТО, МИР 👁 3300 08.09.2004, 09:40 📄 248  
URL: <https://babr24.com/?ADE=15272> Bytes: 5564 / 5564 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

*Связаться с редакцией Бабра:*

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

#### КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [krasyar.babr@gmail.com](mailto:krasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

[Прислать свою новость](#)

#### **ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:**

---

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot\_bot

эл.почта: eqquatoria@gmail.com

#### **СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:**

---

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)