

Кто гонит иномарки из России?

Беспрецедентные меры по вытеснению подержанных иномарок с российского автомобильного рынка предпринимаются Правительством под благовидным лозунгом защиты отечественных автопроизводителей.

Но что же говорит о допустимости таких мер закон?

А закон говорит:

"Специальная защитная мера может быть применена к товару в случае, если по результатам расследования установлено, что импорт данного товара на таможенную территорию РФ осуществляется в таких возросших количествах и на таких условиях, что это причиняет серьезный ущерб отрасли российской экономики или создает угрозу его причинения".

Как профессионал, я попыталась выяснить, действительно ли и насколько ввоз подержанных иномарок наносит вред отечественным производителям, для чего провела небольшой экономический анализ ситуации на рынке, используя статистику по общему объему продаж легковых автомобилей на российском автомобильном рынке и по его структуре за несколько лет.

Результат оказался сенсационным!

Так, в 2005 году в Россию было ввезено 309 тыс. штук подержанных легковых автомобилей. Доля этих автомобилей на российском рынке от общего числа всех проданных легковых ам составила 18 %.

В 2006 году ввезено подержанных ам 241 тыс штук. Доля этих автомобилей на рынке от общего числа проданных Ам составила 12 %.

В 2007 году ввезено подержанных ам 370 тыс. и доля на рынке 13, 3%.

В 2008 (по прогнозам ФТС до конца года) - 380 тыс. и доля на рынке к общему числу проданных легковых ам - 11, 8 %.

То есть, цифры статистики показывают, что и без того небольшая доля рынка, которую занимали в 2005 году подержанные иномарки, имеет устойчивую тенденцию к уменьшению (с 18% в 2005 году до 11, 8% в 2008) и уже настолько мала, что не способна ощутимо воздействовать или каким-либо образом влиять на общие условия обращения этих товаров на российском автомобильном рынке, в том числе на уровень цен и на потребительский спрос, и лишь в незначительной мере привносит элемент здоровой конкуренции на этом рынке.

При этом, подавляющая часть подержанных автомобилей импортируется дальневосточниками и оседает на Дальнем Востоке.

Что касается автомобилей старше 5 лет, то по оценкам экспертов автомобильной практики, в этот сегмент подержанных автомобилей попадают порядка 150 тыс. машин, и занимают на рынке ничтожно малую долю равную 4, 7 % из 11, 8% всей доли рынка, занимаемой импортируемыми подержанными автомобилями.

Эти показатели говорят об отсутствии объективных причин и законных оснований для введения защитных пошлин на подержанные иномарки.

Проблемы у автопрома со стороны импорта подержанных иномарок не существует. Она высосана из пальца и упорно культивируется владельцами автомобильных компаний, использующих эту надуманную проблему в качестве аргумента для выкачивания средств из государственной казны на так называемую "поддержку отечественного автопрома".

Совсем иная картина обнаружилась с ввозом новых иномарок.

В 2005 году их ввезено 464 тыс. штук. Доля на российском рынке к общему числу проданных легковых ам составила 27%.

В 2006 году - ввезено 808 тыс. Доля на рынке - 40%.

В 2007 году - ввезено 1231 тыс. Доля на рынке - 44, 5 %.

В 2008 (прогноз ФТС до конца года) - будет ввезено 1780 тыс. новых иномарок. Доля на рынке - 55,6 %.

Как показывают цифры, с 2005 года ввоз новых иномарок увеличился в количественном выражении почти в 4 раза. Доля импортируемых новых автомобилей на рынке увеличилась в 2 раза и занимает львиную долю рынка - более половины всего российского рынка легковых автомобилей.

По последним данным аналитического агентства "Автостат", опубликованным 25.11.2008 г., за 10 месяцев текущего года в Россию было ввезено 1млн. 749 тыс. легковых автомобилей. При этом 80% от этого числа (примерно 1млн. 400 тыс. штук) приходится на новые автомобили, ввозимые генеральными импортерами для продажи через официальных дилеров иностранных производителей, то есть на абсолютно новые, еще не бывшие в эксплуатации, автомобили от производителя.

Соответственно, оставшая, многократно меньшая, часть импорта легковых автомобилей приходится на поддержанные иномарки (349 тыс. штук).

Приведенные цифры красноречиво говорят о том, что реальный и очень серьезный вред отечественному автомобильному производству, особенно российскому производству моделей иностранных марок, причиняют генеральные импортеры и официальные дилеры иностранных производителей.

При этом, в свете лозунга о "защите отечественного автопрома", поразительнейшим является тот факт, что кроме дилерских компаний, импорт и продажу в России новых импортных автомобилей осуществляют (!!!) сами автомобильные компании!

Так, по информации, размещенной на официальном сайте компании "Группа ГАЗ", в июле 2006 года "Группой ГАЗ" была приобретена компания "LDV" в Великобритании, которая производит современные легкие коммерческие автомобили "Maxus".

По итогам 20-ти месяцев работы британского предприятия в составе группы ГАЗ был разработан и внедрен в производство новый современный продукт - линейка легких коммерческих автомобилей "Maxus" - свыше 50 модификаций.

С 29 августа 2007 года автомобили "Maxus", производимые в Великобритании, поступили на российский рынок.

По информации, размещенной на официальном сайте автомобильной компании "Sollers" (старое название - "Северстальавто"), компания получила от SsangYong Motor Company права официального дистрибьютора автомобилей в России. С сентября 2005 года в России начались продажи всего импортируемого модельного ряда SsangYong.

Также в соответствии с достигнутыми договоренностями "Sollers" является дистрибьютором всего модельного ряда Fiat в России. Продажи импортируемых автомобилей итальянской марки Fiat стартовала 1 сентября 2006 года.

Совместное предприятие "SOLLERS-Isuzu" является официальным импортером автомобилей Isuzu в России".

Компания "Sollers" занимается в "Алабуге" сборкой двух моделей

внедорожников SsangYong, по одной модели седана и грузопассажирского автомобиля Fiat, по одной модели пикапа и легкого коммерческого автомобиля Isuzu.

Таким образом, владельцев автомобильных компаний вовсе не волнует тот факт, что, в частности, легкие коммерческие автомобили "Maxus", импортируемые "Группой Газ" из Великобритании, являются прямыми конкурентами легким коммерческим автомобилям "Газель" и "Соболь", производимым этой же компанией в России, а импорт автомобилей всего модельного ряда SsangYong, Fiat и Isuzu и реализация их на российском рынке компанией "Sollers", составляет прямую конкуренцию тем моделям названных брендов, которые производит компания "Sollers" в России, а также автомобилям, производимым другими автокомпаниями.

Следует отметить, что предложения по размерам ставок таможенных пошлин на поддержанные автомобили и кузова в том виде, в каком их приняла правительственная комиссия, внесли владельцы названных компаний, и главную роль в этом играл, как сообщает газета "Коммерсант", основной владелец компании "Sollers" господин Швецов.

Так кто же в действительности вредит отечественному производству и отчего в действительности нужно защищать российский автопром?

Абсолютно очевидно, что эту отрасль российской экономики нужно защищать от угрожающего 4-кратно возросшего за 3 года импорта новых иномарок, и от генеральных импортеров и официальных дилеров иностранных компаний, в том числе от хозяев российского автопрома, которые этот импорт осуществляют, нисколько не заботясь об интересах отечественного производства.

Исходя из сложившейся с импортом новых автомобилей катастрофической ситуации, и следуя требованиям закона, Правительство обязано незамедлительно ввести специальные защитные пошлины именно в отношении этого сегмента импорта автомобилей для ограничения их ввоза в Россию.

Но что же перед лицом такой нависшей над российским автопромом угрозы предпринимает Правительство в отношении пошлин на новые автомобили?

Как говорится в сообщении правительства по результатам заседания комиссии по защитным мерам во внешней торговле, опубликованном агентством Рейтер, комиссией признано целесообразным установить таможенную ставку, применяемую при импорте в Россию легковых автомобилей со сроком эксплуатации от 1 до 3 лет на уровне 30 % при одновременном пропорциональном увеличении евросоставляющей. Аналогичные ставки установить для автомобилей от 3 до 5 лет. Запретительные пошлины решено установить на поддержанные автомобили старше пяти.

Интригой такого решения правительственной комиссии является то, что группу автомобилей, именуемую в настоящее время таможенным законодательством - "новые", которая включает в себя все автомобили возрастом до 3 лет, правительственная комиссия разделила на 2 группы:

1 - автомобили возрастом от 1 года до 3 лет;

2 - автомобили, возрастом до 1 года.

При этом, возрастная группа автомобилей до 1 года - это именно те автомобили (от производителя), которые ввозят генеральные импортеры для продажи через официальных дилеров. И именно эта возрастная группа составляет, как ранее упоминалось по данным "Автостат", весь импорт новых автомобилей в Россию.

Но именно на эту возрастную группу автомобилей (до 1 года), которые, по смыслу такого деления, будут теперь именоваться "новыми", правительственная комиссия оставила ставки таможенных пошлин НЕИЗМЕННЫМИ!

Для создания видимости социальной справедливости, правительственная комиссия увеличила на 5 процентных пунктов ставки таможенных пошлин на группу автомобилей возрастом от 1 года до 3 лет, тоже считающиеся в настоящее время "новыми". Но от такого повышения никому "ни холодно, ни жарко", поскольку эта возрастная группа автомобилей в Россию не ввозится.

Немаловажным является и тот факт, что при вступлении России в ВТО, действующие ныне пошлины на импортируемые автомобили должны быть снижены до уровня, принятого в этой Организации, а эти требования ВТО распространяются только на новые автомобили.

То есть, импортеры абсолютно новых автомобилей, которых правительственная комиссия по защитным мерам во внешней торговле так бережно вывела из-под удара таможенной дубины, оставив неизменными ставки пошлин на эту группу автомобилей, при вступлении России в ВТО вообще будут в "полном шоколаде".

Принимая такие решения, неадекватные сложившейся с импортом в Россию новых иномарок ситуации, Правительство действует исключительно во благо шкурных интересов генеральных импортеров и официальных дилеров иностранных производителей, в число которых входят и хозяева отечественных автозаводов.

Именно интересами этих лиц обусловлено и стремление законодательно запретить ввоз автомобилей с правым расположением руля, поскольку предназначенные на экспорт и ввозимые в Россию генеральными

импортерами автомобилей, японские автокомпании выпускают исключительно с левым расположением руля.

Такие решения и действия, открывающие неограниченные возможности для импорта новых автомобилей, являются крайне вредоносными для отечественного автомобильного производства, а следовательно - антигосударственными и противозаконными.

Трудно себе даже представить, что чиновники в Правительстве не осознают того, что импорт поддержанных иномарок находится на очень низком уровне и при этом постоянно теряет свою долю рынка, в связи с чем, не представляет угрозы для отечественного производства и нет никаких объективных причин и законных оснований для введения в отношении них защитных пошлин.

Так почему же Правительство планирует ввести такие "драконовские" пошлины в отношении поддержанных автомобилей?

Да опять-таки в интересах генеральных импортеров и официальных дилеров иностранных производителей!

По прогнозам специалистов аналитического агентства "Автостат", содержащимся в обновленном маркетинговом отчете о тенденциях, перспективах и прогнозах развития рынка легковых автомобилей в России, в ближайшие несколько лет на вторичный рынок импортных иномарок в России поступят авто, которые в настоящее время приобретаются новыми в салонах, их количество будет в разы превышать импорт поддержанных иномарок, что приведет к сокращению его объемов.

Разумеется, что такой рост вторичного рынка неизбежно приведет и к сокращению спроса на новые импортные автомобили.

Во избежание потерь спроса и сокращения импорта новых иномарок, были предприняты меры по изменению действующего законодательства.

Так, 24 ноября 2008 года, Государственная Дума приняла во втором и третьем чтениях поправки в закон, предусматривающие отмену взимания НДС при продаже поддержанных машин по схеме "трейд-ин", то есть, схеме, при которой официальные дилеры при продаже в салоне нового автомобиля выкупают поддержанный автомобиль в зачет нового.

Лоббистами данной поправки является небезызвестный нам инициатор запрета правого руля Олег Морозов и владелец крупнейшей дилерской группы компаний "Рольф" Сергей Петров.

По информации, размещенной на официальном сайте этой группы компаний, ее розничное подразделение на текущий момент объединяет 24 дилерских центра в Москве и Санкт-Петербурге. Портфель брендов компании включает в себя как массовые бренды - Ford, Hyundai, Mazda, Mitsubishi, Peugeot, Renault, Toyota, Volkswagen, так и премиальные - Audi, Land Rover, Lexus, Mercedes-Benz.

Разумеется, что при схеме "трейд-ин" господам типа Сергея Петрова, которые взамен новых иномарок будут выкупать автомобили с пробегом в РФ, ни к чему конкуренты в виде импортеров поддержанных иномарок.

Принятые Госдумой поправки в закон открывают простор для бурного развития схемы "трейд-ин" в России, дают мощный толчок к увеличению объемов продаж новых (от производителя) импортных автомобилей, которые осуществляют официальные дилеры, и соответственно, такие поправки создают благоприятнейшие условия для роста объема и без того гигантского импорта новых автомобилей, осуществляемого генеральными импортерами.

Все перечисленные, лежащие на поверхности факты, говорят о том, что предпринимаемые на государственном уровне меры, направленные на запрет ввоза автомобилей с правым рулем, на запрет параллельного импорта, на дикое повышение пошлин на поддержанные автомобили, а также принятые Госдумой поправки в закон, позволяющий развитие схемы "трейд-ин" - это этапы крупномасштабной акции, целью которой является создание исключительно благоприятных условий для генеральных импортеров и официальных дилеров, в том числе и владельцев автопрома, осуществляющих импорт в Россию и реализацию на ее территории новых импортных автомобилей. Никакой "заботой о российском производстве" здесь и не "пахнет".

Декларируемый же Правительством лозунг "защиты отечественного автопрома" - это не более чем лицемерно-популистское прикрытие своим протекционистским решениям.

При этом, под лозунгом "защиты отечественного автопрома", в жертву приносятся жизненные интересы более миллиона человек, так или иначе, по роду деятельности, связанных с импортом подержанных автомобилей, который является единственным средством их существования.

В угоду представителей российской автомобильной олигархии, государственные чиновники, попирая права и законные интересы этой огромной массы людей и еще большей массы потребителей, полностью очищают рынок от импортеров подержанных иномарок, обеспечивая олигархам абсолютный захват рынка подержанных автомобилей, и при этом, вопреки государственным интересам, дают зеленый свет импорту новых иномарок.

Предпринятыми и планируемыми мерами в отношении импорта подержанных автомобилей власть продемонстрировала полное пренебрежение ею положений статьи 8 Конституции, согласно которой государство гарантирует поддержку конкуренции, а также требований Федерального закона "О защите конкуренции", Федерального закона "О специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мерах при импорте товаров", а также требований Федерального закона "Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности", согласно которому основными принципами государственного регулирования внешнеторговой деятельности являются:

- выбор мер государственного регулирования, которые будут не более обременительными для участников внешнеторговой деятельности, чем необходимо для эффективного достижения целей, для осуществления которых предполагается применить эти меры;
- обоснованность и объективность применения мер государственного регулирования;
- исключение неоправданного вмешательства государства или его органов во внешнеторговую деятельность и нанесения ущерба ее участникам и экономике России;
- защита государством прав и законных интересов участников внешнеторговой деятельности, а также прав и законных интересов российских производителей и российских потребителей товаров;
- гласность в разработке, принятии и применении мер государственного регулирования внешнеторговой деятельности.

В сложившейся ситуации самое время вмешаться Генеральной прокуратуре и провести расследование как на предмет объективности, оправданности и соответствия законодательству РФ принимаемых государственными органами власти решений, направленных на устранение с российского рынка импортеров подержанных автомобилей, так и на предмет коррупционной составляющей таких решений!

Автор: Артур Скальский © Форум Академгородка АВТО-МОТО, РОССИЯ 👁 21539 15.12.2008, 17:18

URL: <https://babr24.com/?ADE=49381> Bytes: 16992 / 16939 [Версия для печати](#) [Скачать PDF](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Артур
Скальский.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: @bur24_link_bot

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24_link_bot

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: @kras24_link_bot

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: @nsk24_link_bot

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: @tomsk24_link_bot

эл.почта: 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](#)