

О поддержке отечественного производителя (Часть 1, карательная)

Новые пошлины на импортные автомобили взволновали народ настолько, что митинги протеста в Приморье, в Хабаровске и вообще на Востоке страны проходили даже во время новогодних праздников. Именно на этих митингах впервые не идейная оппозиция, а обычные граждане потребовали отставки Путина!

Но вот одни говорят: плохо, плохо. Другие наоборот: поддержим отечественного производителя. Но это только слова — а что конкретно означают новые пошлины, вступившие в силу после праздников? В чем их смысл и почему мы считаем это решение плохим? Не претендуя на всеобъемлемость, попробую с помощью некоторых цифр и соображений покопаться в этом деле.

Меры правительства можно разделить на две части: карательные и поощрительные. Карательные — это и есть пошлины. Человек, желающий приобрести новую, а тем более поддержанную иномарку будет обязан заплатить за ее растаможку, которая и прежде была недешевой, еще больше. Причем, в России применяется уникальный метод. Размер пошлины исчисляется в зависимости от объема двигателя. Чем больше литраж, тем больше процент. Это прогрессивная шкала налогообложения. Такого нет нигде, даже в Китае, где действует 30-процентная пошлина. Повсеместно пошлину исчисляют исходя из фактической рыночной(!) цены на аналогичные автомобили. Поэтому поддержанный автомобиль приобретать даже выгоднее. Правда, рынок импортного секонд-хэнда в нашем понимании в той же Европе не слишком развит, но по совсем иным причинам, то есть не из-за заградительных таможенных правил.

У нас же даже за новые и относительно не старые машины (от трех до пяти лет) придется доплатить от 25 до 35 процентов, а на автомобили старше пяти лет пошлина может в некоторых случаях достигать до 100%! Потому так и всколыхнулось Приморье. Ведь там особенно выгодно покупать старые «японки» и пожилых «корейцев», которые, отбегав больше пяти лет, отбегают еще несколько раз по столько же! Их покупали на японских автоаукционах за 3-5 тысяч долларов, а иногда даже дешевле. Пошлина составляла еще пару тысяч, что для такой машины, конечно, очень много, но в сумме покупка все равно получалась выгодной. Никакие «Жигули» за такие деньги и такого качества вы не купите! Теперь таможенный сбор будет равен цене товара. Причем, еще раз подчеркну, расчет будет не среднерыночным, а в зависимости от объема двигателя.

Между прочим, хотя в качестве собирательного образа отечественного производителя обычно упоминают АвтоВАЗ (как шутят товарищи, Дважды автомобильный завод — расшифруйте аббревиатуру ВАЗ), наибольшую относительную выгоду получают на КАМАЗе и в какой-то мере в Нижнем Новгороде на ГАЗе. Ведь пошлины распространяются на абсолютно все автомобили, а не только на легковые. То есть пошлиной облажат и грузовики. А вы представьте-ка себе, во что обойдется растаможка грузовика, объем двигателя которого может быть и восемь литров, и больше. Пошлина исчисляется ведь не в рублях, а в евро! И за каждый кубический сантиметр. Прямые конкуренты КАМАЗа — грузовики свыше 20 тонн. Раньше пошлина была скромной — 5%. Теперь она выросла в пять раз! А если вас угораздит ввезти самосвал 2003 года выпуска, то при восьмилитровом объеме вам придется отдать таможене более 35000 евро! Понятно, что за такую цену грузовик из шестилетнего превращается в золотой. При всех его выгодных эксплуатационных качествах, никто его покупать не станет.

Но грузовики — продукция все-таки не столь массовая. А вот «Жигули» — безусловно. Если бы речь шла только о поддержанных машинах, то кроме Приморья и Дальнего Востока нигде особо и не возмущались бы. Все последние годы рынок этот сужался. С ростом доходов, при массовом распространении автокредитования, при 60-процентом ежегодном росте рынка новых автомобилей, поддержанными машинами народ интересовался все меньше и меньше. Профессия перегонщика, колесившего из России в Германию и обратно, вымирала.

Но грянул кризис. Кредиты перестают быть доступными. Пошлины касаются не только старых, но и новых автомобилей, а автоимпорт все эти годы как раз увеличивался, пускай многие мировые концерны и открыли свои производства в России, и такие машины, кстати, тоже формально считаются ныне «отечественными».

Вот только обратите внимание на один любопытный факт. На теперь уже историческом совещании по автопрому с участием Путина 19 декабря не было ни одного зарубежного представителя, чьи заводы работают или строятся в России! И хотя бы по этой детали понятно, кто заказывает музыку и для кого она будет играть.

Здесь есть еще одна тонкость. Не случайно и Путин, и другие товарищи так часто употребляют слово «локализация». Локализация производства автомобиля прямо влияет на его цену. Заводу недостаточно базироваться на российской территории и собирать машины руками российских рабочих. А комплектующие? Подавляющее большинство из них до сих пор импортные. Есть же понятие «отверточная сборка», когда машину завозят к нам в виде конструктора, а на месте отдельные детали прикручивают друг к другу. При фантастическом росте курса иностранных валют, столь же стремительно будет дорожать и завоз комплектующих. И «нашемарки» вырастут в цене не намного слабее формально импортных иномарок. Преимущества сборки машин в России для иностранных концернов станут неочевидны.

Может быть, им поможет государство? Ведь поддержка отечественного производителя – это же поддержка людей, которые работают на автопром. Многолетние поблажки АвтоВАЗу объяснялись одним: если позволить иностранцам конкурировать с ним на равных, этот динозавр с мозгом, как грецкий орех издохнет, и сотни тысяч людей потеряют работу. Равно как и на ГАЗе, УАЗе, ЗИЛе и прочих знаменитых наших предприятиях. Так ведь на иностранных заводах в России работают российские рабочие – почему не поддержать их? Но в списке из трех сотен системообразующих предприятий, которым обещана господдержка, ни одного «иностранного» нет. Впрочем, тут мы переходим ко второй части мер по поддержке отечественного производителя. Ведь, как я уже сказал, меры бывают карательные, а бывают поощрительные. Про них отдельная история.

Автор: Антон Орехъ © Ежедневный журнал ПОЛИТИКА, РОССИЯ 👁 3542 22.01.2009, 14:40 👍 181
URL: <https://babr24.com/?ADE=50123> Bytes: 6003 / 6003 [Версия для печати](#)

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:
newsbabr@gmail.com

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](#)