

Тормозной путь

Рынок подержанных авто сжимают пошлины и курс валют.

Автомобильный рынок Иркутской области уже никогда не будет таким, как прежде. Для этого есть как минимум три причины: повышение курса валют, экономический кризис и новые ввозные пошлины на подержанные иномарки. Эксперты пока только предполагают, на чём жители региона будут ездить ближайшие несколько лет и сколько будут стоить эти машины. Многие считают: особой популярностью станут пользоваться иномарки российской сборки с левым рулём. Продукцию отечественного автопрома избалованные японским качеством и комфортом иркутяне выберут вряд ли. Какие автомобили на самом деле «рулят», пыталась выяснить наш корреспондент Елена Лисовская.

Сегодня распродажа

Чтобы узнать, успел ли региональный рынок подержанных авто пострадать от введения новых пошлин, неделю назад мы с фотокорреспондентом отправились в предместье Рабочее на барахолку. Решили делать вид, что ищем машину. Ажиотажа вокруг наших персон не наблюдалось. На рынке было тихо и несколько пустовато. «Давно тут так мало машин не было», — сказал один из продавцов.

То, что рынок уже начал сжиматься в объёмах, связано даже не с повышением пошлин, а с ростом американской валюты. «В Находке доллар по курсу 35 рублей, — рассказал нам один из продавцов об особенностях дальневосточного ценообразования. — Говорил я своим знакомым, самое лучшее время, чтобы машину брать, в декабре было, когда курс был более стабильный и торговаться можно было». Сейчас перегонщики, выставившие свои машины на рынке, что называется, распродают остатки — то, что ввозилось ещё по старым пошлинам, но уже по новому курсу.

К примеру, Toyota Filder 2000 года продавали по 290 тыс. рублей, а Spasio 2008-го отдавали за 380 тысяч. Были эксклюзивные предложения. Хозяин внедорожника (1993 года с пробегом по Иркутску) был готов снизить цену на 100 тыс. рублей. На вопрос, что случилось, грустно ответил: «Распродажа. Очень деньги нужны». «Недели две у вас ещё есть, чтобы машину по нормальной цене взять, — говорит один из старожилов рынка. — А что дальше будет, сказать не могу».

«Никто за машинами старше трёх лет по новым пошлинам уже не поедет, — предполагает один из продавцов. — Будем возить двухлеток, на них и более новые машины пошлины практически не изменились». Наш собеседник выглядит бодро и не теряет оптимизма. А вот хозяину очень небольшой компании по доставке аукционных автомобилей из Японии и Сингапура, где он сам и бухгалтер, и перегонщик, и генеральный директор, Виталию не до веселья. «Машины возить уже точно не буду, сомневаюсь, что будет спрос, потому что именно иномарки 5–7 лет пользовались наибольшей популярностью. Запчасти ещё можно возить, но только под заказ».

Кризис аукционов

Примерно такое же настроение царит осенью в большей части компаний по продаже аукционных автомобилей в областном центре. По некоторым сведениям, свою деятельность к настоящему времени уже свернули до 80% фирм из 90, работавших в своё время в Иркутске. «У меня надежды на спасение этого бизнеса нет», — заявил один из владельцев подобной компании. До Нового года его фирма уволила до 90% штата, сейчас из сотрудников остались только те, кто является одновременно учредителями.

Сокращение числа аукционных компаний связано не только с пошлинами. Повлияли и экономический кризис, и рост курса валют — евро, доллара и иены, по которому приобретаются иностранные автомобили. «Покупательская способность населения упала в разы, — констатирует генеральный директор компании «Тотемо» Юрий Данилов. — Это касается не только автомобилей, но и недвижимости и многих других сфер». Сейчас клиенты ориентированы на покупку машин в городах, где сами живут. Авто приобретают с рук, на барахолках. «В общем, не до жиру, не до аукционов. Если раньше наши клиенты исходили из того, что им

нравится та или иная модель, то теперь определяющим фактором является порог цены», — говорит Данилов.

Руководство «Тотемо» приняло решение не сворачивать деятельность, а переждать кризис. «Спрос на аукционные автомобили будет меньше, но он не исчезнет совсем. Автомобили иностранных марок, которые сейчас производятся в России, можно пересчитать по пальцам двух рук. И этот модельный ряд не может в полном объёме удовлетворить потребности наших клиентов», — считает Юрий Данилов.

К тому же сейчас негативные моменты – рост курса валют и повышение пошлин – не-сколько скрашиваются позитивными. На внутренних рынках Америки и Японии цены на подержанные иномарки снижаются. Так, аукционные машины из Америки начали терять в цене ещё в 2008 году, и даже с учётом новых пошлин стоимость отдельных марок примерно такая же, как и год назад. Японский внутренний рынок пока не успел просесть так сильно, как американский. И, как отмечают эксперты, таможенные пошлины на объёмные моторы насколько велики, что даже если в Японии машина досталась даром, по прибытии в Иркутск она станет золотой.

Отечественная полумера

Мнения собеседников «Конкурента» относительно целесообразности введения пошлин разделились. Главный редактор еженедельника «Автомаркет» Игорь Верховин не видит во введении пошлин стратегической ошибки. «Решение правительства по-разному оценивается в центральной части России и здесь, в Сибири на Дальнем Востоке, — отмечает он. — Но оно логично и отвечает государственным интересам. Нет ни одной страны, которая бы не защищала своего автопроизводителя. Если бы не было пошлины, в условиях экономического кризиса встали бы все российские автозаводы, а это безработица для 5–10 млн. человек».

Главный редактор другого автомобильного издания, журнала «Автолэнд», Влад Никифоров, напротив, решение правительства целесообразным не считает: «На автомобильном рынке, как и на любом другом, должна существовать честная конкуренция. Искусственных мер не нужно. Производились бы хорошие машины, вопросов бы не было». «Российский автопром – это не только продукция ВАЗ и ГАЗ, — не согласен Игорь Верховин. — В стране находятся заводы по сборке автомобилей Ford, Toyota, Volkswagen, Skoda... Разве это плохие машины?».

Юрий Данилов уверен: ввозные пошлины экономически себя не оправдают. «По данным второй половины января, объём машин, ввозимых через порт Владивостока, уменьшился в 18 раз, — сообщил он. — Таможня, а значит и бюджет, уже недополучает денежные средства. Происходит сокращение таможенников и специалистов, имевших отношение к перевозке автомобилей – портовых рабочих, грузчиков и других».

Новые ввозные пошлины будут, но не в полной мере, способствовать поддержке отечественного автопрома, считает ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов. «Те, кто не сможет взять автокредит или у кого не будет хватать денег на покупку подержанной иномарки, могут приобрести отечественный автомобиль. Но всё же подавляющая часть потребителей будут стараться купить иномарку, пусть даже собранную в России. Абсолютно всех потенциальных покупателей пересадить на отечественные машины не удастся», — резюмирует он.

Эксперт подчеркнул, что с формальной точки зрения повышение пошлин противоречит соглашениям по ВТО. Но, как отметили российские власти, формально наша страна вправе менять пошлины до момента вступления в ВТО и предпринятые меры носят временный характер. Дмитрий Баранов не исключает, что пошлины могут быть отменены в 2010 году. В этом плане он оказался нашим самым оптимистичным собеседником. Остальные в отмену пошлин не верят и считают, что декларируемая правительством временность существует только для снятия социальной напряжённости.

Правый левый руль

2009 год для регионального авторынка может стать новой точкой отсчёта. «Массово жители региона точно не переседают за руль продукции АвтоВАЗа, — считает Игорь Верховин. — Однако от праворульного секонд-хэнда мы будем постепенно отходить. Думаю, что спрос сместится в сторону левого руля и иномарок российской сборки». С ним отчасти согласен и Юрий Данилов: «Более интересным станет левый руль, потому что правый становится экономически невыгодным». Правда, пока в России выпускается не так много иномарок: из 1,7 млн. штук, проданных в стране в 2008 году, только 600 тысяч были произведены в России. К тому же сейчас планы иностранных концернов по размещению своих производств в России под вопросом. Так, «Toyota» пока решила отказаться от строительства второго российского завода.

Влад Никифоров в ближайший год серьёзных изменений не ждёт. Очевидно, что автомобильный парк

Иркутской области уже не будет прирастать такими темпами, как раньше. Ранее ввезённые из Японии автомобили будут многократно менять владельца за счёт продажи и перепродажи. «Что будет в ближайшие два года, зависит от дальнейших действий правительства. Во-первых, новые ввозные пошлины объявляются властями в качестве временной меры сроком на 9 месяцев. Поэтому осенью, в зависимости от того, сдержат своё обещание чиновники или нет, нужно будет корректировать прогноз. Во-вторых, не исключено также, что власти могут запретить ввоз «правого руля». Некоторые источники даже называют возможные сроки введения запрета — 2010-2011 годы», — говорит он.

Но уже сейчас ясно, что менять автомобили так же часто, как раньше, не получится. «За последние полгода потребительская психология изменилась у 90% автовладельцев. Те, кто менял машину раз в год, теперь будут делать это раз в три года, кто раз в три года — раз в пять лет, — считает Игорь Верховин. — В эпоху экономического процветания мы с супругой решили пересесть на новые иномарки и менять их каждые три года. Жена уже отъездила на своей машине три года, но менять её авто мы пока не спешим».

Если с ценами на подержанные иномарки всё более-менее понятно, то вопрос о стоимости продукции отечественного автопрома, собранных в России иномарок и привезённой продукции автоконцернов остаётся открытым. Буквально на днях АвтоВАЗ повысил цены на продукцию в среднем на 2,45%. Рост по моделям составил от 4,5 до 10 тыс. рублей. С 1 февраля в среднем на 4% повысятся цены на авто марки «Ford». Не отстают и иностранные концерны. Так, дистрибьютор ООО «Хонда Мотор РУС» принял решение о повышении розничных цен на автомобили с 20 января в среднем на 13%, в зависимости от модели и комплектации.

Для тех, кому угодиться за ценами на новые автомобили и ввозимые подержанные иномарки не под силу, остаются два варианта приобретения собственного автомобиля: купить привезённую из Японии иномарку с российским пробегом или поездивший по региону автомобиль, приобретённый когда-то в дилерском центре. Решения правительства и автоконцернов на частное ценообразование, к счастью, не влияют.

Автор: Артур Скальский © "Конкурент" приложение к ВСП ЭКОНОМИКА, ИРКУТСК 👁 2048 01.02.2009, 17:14
🔗 193

URL: <https://babr24.com/?ADE=50425> Bytes: 10502 / 10474 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Вайбер](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@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: equatoria@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](#)