

Белорусы заплатят за российский автопром

Из-за лазеек в таможенном законодательстве летом Россию может накрыть волна «серого» автоимпорта.

Гонка по созданию Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана может обернуться неожиданными потерями. Вчера на заседании экспертного совета по развитию конкуренции в сфере машиностроения при Федеральной антимонопольной службе (ФАС) выяснилось, что из-за разницы в таможенных пошлинах, существующих при ввозе иномарок физлицами в Белоруссии и РФ, и возможного роста импорта иномарок может обрушиться российский авторынок. Озадаченное руководство ФАС обещало требовать разъяснений у правительства.

Ход совета, обсуждавшего защиту конкуренции и меры по стабилизации ситуации в отечественном автопроме в кризисный период, был нарушен докладом главы департамента стратегического развития международного автомобильного холдинга «Атлант-М» Алексея Терещенко.

В нем указано на явные огрехи, допущенные в создании Таможенного союза.

«Согласно правительственным договоренностям, с 1 января 2010 года таможенные пошлины на ввоз автомобилей для юридических лиц должны быть унифицированы, — отметил он. — Причем сделано это будет на уровне, который сегодня существует в России и является более высоким, чем в Белоруссии и Казахстане. С 1 июля должна будет стать прозрачной и таможенная граница между РФ и Белоруссией. Но при этом пошлины для физических лиц унифицированы не будут, поскольку по законодательству ввоз ими товаров не рассматривается как осуществление внешней торговли». По мнению Терещенко, эта коллизия может привести к огромным потерям, которые понесет прежде всего российская автомобильная промышленность, учитывая огромную разницу в размерах пошлин для физлиц в двух странах.

«Можно привести несколько примеров, — отметил докладчик. — Скажем, при ввозе такой модели, как Mazda-3 2008 года выпуска с объемом двигателя 1,6 литра, таможенная пошлина для «физиков» в России составляет 3,6 тысячи евро, а в Белоруссии — 1,12 тысячи евро. Причем эта разница растет вместе с увеличением класса автомобиля. Пошлина на Toyota Land Cruiser 2007 года с двигателем в 4,7 литра в России составит 13,1 тысячи евро, тогда как в Белоруссии — 2,82 тысячи евро и т.д.»

Если разница в пошлинах не будет устранена, последствия окажутся самыми плачевными, считает Терещенко, приводя собственные расчеты. «В год в Белоруссию ввозится порядка 200 тысяч иномарок, при этом существует хорошо налаженная система оформления и регистрации, сервисная сеть, высокая квалификация перегонщиков и продавцов, контакты с аукционами в Европе и США и т.д., — перечисляет он. — Так что проблемы резкого увеличения ввоза в короткие сроки абсолютно не существует». Схема, по его словам, будет простой — с белорусской стороны ввозятся довольно свежие иномарки, которые оформляются на физлиц, проводится растаможка по низкой ставке, чем могут заниматься как те же физические лица, так и «серые» дилеры, которые будут предоставлять финансовые ресурсы, искать покупателя в России и т.д. А после 1 июля дилеры будут забирать эти машины у частников и перепродавать в Россию. «Это прекрасная схема, и если положение дел не изменится, я и сам бы ею воспользовался, — откровенно отметил Терещенко. — В Белоруссии 1,5 миллиона активных автовладельцев, так что даже если половина из них заинтересуется такой схемой, можно ждать притока в Россию 500–800 тысяч машин». Что будет в результате, несложно представить. За ту же цену, которая действует внутри России на иномарки отечественного производства, можно будет купить импортную легковушку из Белоруссии, но на 1–2 класса выше либо такую же, но гораздо дешевле. «В итоге получим резкое падение официального импорта и потери дилеров, но главное — снижение спроса на продукцию отечественного автопрома, — отмечает возмутитель спокойствия. — Я уже не говорю про продукцию АвтоВАЗа...»

В этих условиях Москве при подписании документов о Таможенном союзе необходимо потребовать от Минска решить этот вопрос и унифицировать пошлины на ввоз автомобилей для физических лиц. «При этом недопустимо соглашаться на введение какого-либо переходного периода», — уверен Терещенко.

Судя по всему, положение дел, обрисованное представителем автобизнеса, стало откровением для руководства ФАС, которое пообещало в оперативном порядке обратиться в правительство за соответствующими разъяснениями. Тем более что дела автопрома откровенно плохи. В 2009 году, согласно оценкам экспертов, объем продаж в России иномарок как собственного производства, так и импортных упал как минимум в два раза – с 2,08 млн. до 1 млн. штук. По чисто российским автомобилям падение ожидается с 700 тыс. до 485 тыс. штук.

Впрочем, эксперты пока не драматизируют ситуацию. По мнению аналитика ИК «БрокерКредитСервис» Севастьяна Козицына, в условиях, когда автопром находится в крайне тяжелом положении, пропустить мимо внимания еще и проблему импорта с белорусского направления власти не смогут. «С Минском давно есть трения по поводу поставок в Россию сельхозтехники и «МАЗов», – отмечает эксперт. – В частности, производство их комбайнов уже давно предлагали перевести на нашу территорию». К тому же стоит вспомнить, сколько мер принимается для спасения автопрома и сколько миллиардов в него вливается, чтобы бояться каких-то «серых» импортеров. «Если это подтвердится и никто ни в чем не ошибся, то никаких писем в правительство не потребуется, потому что над этим вопросом сразу начнется активная работа, – уверен Козицын. – У нас два канала для иномарок – Приморье и Белоруссия. Первый прикрыли, так что и второй ликвидируют, иначе все меры поддержки окажутся бесполезными и АвтоВАЗ получит не 60-процентное падение, а рухнет на все 80%, если не больше».

Управляющий партнер ЮК «Добронравов и партнеры» Юрий Добронравов полагает, что лазейка имеет место, причем оставлена она могла быть не случайно. «Мне кажется, что Таможенный союз – проект в основном политический, – считает юрист. – Скорее всего и по пошлинам шли какие-то переговоры, просто ни о чем договориться сразу не удалось». По его мнению, можно предположить, что на первых порах вопрос будет отложен, а затем будет решен путем установления административных преград. «Например, введением количественных ограничений или с помощью правительственных подзаконных актов», – предполагает Добронравов.

Впрочем, в беседе с «НГ» Алексей Терещенко пояснил, что полной уверенности в том, что этот вопрос будет урегулирован и после 1 июля, нет. «Все помнят, что было в Приморье, когда вступили в силу повышенные пошлины, – говорит он. – Так вот низкий уровень таможенных пошлин в Белоруссии также является социальным, и его повышение до российского в любом случае будет болезненным. И Минск может не захотеть этого сделать».

Сергей Куликов

Автор: Артур Скальский © Независимая газета АВТО-МОТО, РОССИЯ 2247 14.11.2009, 23:05

URL: <https://babr24.com/?ADE=82169> Bytes: 6719 / 6694 [Версия для печати](#) [Скачать PDF](#)

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](#)