

«Японки» краше и милее. И дешевле...

Несмотря на все заботы федерального центра, дальневосточники не хотят пересаживаться на отечественные машины. И придумывают все новые «ходы».

Действия федеральной власти по «вертикализации» дорожного движения не ограничились кнутом в виде очередного повышения таможенных пошлин на ввоз подержанных иномарок в конце 2008 года. В качестве одного из пряников населению была предложена льготная программа по утилизации старых автомобилей, призванная простимулировать покупку машин, собранных в России. Кроме того, было объявлено о бесплатной (за счет налогоплательщиков, естественно) доставке отечественных авто на Дальний Восток, а в «праворульной столице России» — Владивостоке — даже открыли под новый, 2010 год первое в истории региона автосборочное предприятие Sollers, на котором начали активно скручивать корейские внедорожники SsangYong. Но дальневосточники с маниакальным упорством отстаивают свое право на правый руль. Более того, вопреки прогнозам и, казалось бы, здравому смыслу в последние месяцы местный авторынок подержанных «японок» оживился — что особенно заметно на фоне «кризисного» 2009 года.

Спросите жителя Владивостока о программе утилизации автомобилей или о предприятии «Sollers-Дальний Восток» — и он рассмеется. На восточной окраине страны все эти федеральные начинания воспринимаются как пиар-проекты, способные в чем-то убедить лишь человека, далекого от местных реалий. На деле ситуация проще и печальнее. Появившуюся и разросшуюся в полунищии 90-е годы «народную зауральскую отрасль экономики», связанную с импортом, продажей, обслуживанием подержанных авто из Японии, по-прежнему душат, при этом не предлагая взамен никакой альтернативы.

В утиль? Ни за что!

Когда программу по утилизации старых автомобилей только готовили к вводу, в Приморье понимали, что она — не для нас: какой безумец согласится сдать на гвозди десятилетнюю «японку», чтобы получить возможность купить новую российскую машину (или «русскую иномарку») с 50-тысячной скидкой? От отечественных автомобилей здесь давно отвыкли, если не считать отдельных консервативных пенсионеров, до сих пор ездящих на дачи на машинах еще советской сборки; на иномарку же из салона у среднего дальневосточника просто не хватит денег. Возможно, с учетом всех этих соображений, а также памятуя о владивостокских акциях протеста, которые пришлось усмирять с помощью подмосковного ОМОНа, премьер Владимир Путин даже предложил поднять для дальневосточников размер утилизационной премии с 50 до 80—90 тысяч рублей. Правда, потом (неслыханное дело!) Минфин объявил, что на такие преференции лишних денег нет, и условия остались едиными для всей страны. Оно, наверное, и справедливо, только в Приморье, как и ожидалось, программа утилизации толком и не началась. Если нет денег — 50-тысячная скидка бесполезна, если есть — человек лучше отправится на местный авторынок «Зеленый угол», чтобы приобрести себе там «японку» посвежее, пока этот бизнес не прикрыли совсем. Даже сейчас во Владивостоке (не сравнить с тем, что было раньше, но все-таки) можно за 7—12 тысяч долларов приобрести «беспробежку» — вполне приличный легковой автомобиль только что из Японии в возрасте «от трех до пяти» самых разных модификаций и комплектаций. В результате количественные показатели сданных в утиль по льготной программе «японок» в Приморском крае — в пределах статистической погрешности.

«Распилыши»

То, что автосборочное предприятие Sollers организовывалось во Владивостоке с большой помпой и приездом Путина, который лично протестировал здесь UAZ-Patriot для своего друга Сильвио Берлускони (потом, правда, выяснилось, что «Патриот» во Владивостоке не собирали, а привезли готовеньким из Ульяновска, а Берлускони к тому же в своей Италии еле-еле сумел его завести), не для владивостокцев, не очень скрывали даже сами менеджеры этой компании. Они честно признавали, что основной потребитель продукции остался в западной части страны, поэтому государство ввело дополнительные «добряки» (за счет все тех же налогоплательщиков) в виде льготной доставки автомобилей Made in Vladivostok по железной дороге в Центральную Россию. На сколько-нибудь значительные местные продажи вряд ли кто-то рассчитывает. И дело тут не только в праворульных привычках и нетолстых кошельках приморцев, но и в крайне

незначительном рынке сбыта на Дальнем Востоке, что связано с невысокой, мягко говоря, плотностью населения, продолжающего усиленно паковать чемоданы на Запад.

Как бы то ни было, отверточная сборка иномарок во Владивостоке стартовала — причем на территории обанкроченного в прошлом году судоремонтного «Дальзавода», заложенного еще в XIX веке. Если уж совсем откровенно, то отверточная сборка существовала в Приморье в течение нескольких последних лет, причем в гораздо больших масштабах, но только полулегально и без лишнего шума. Имеется в виду широко распространенная вплоть до конца 2008 года сборка «конструкторов» — автомобилей, ввезенных в Россию из Японии и растаможенных по частям (кузов отдельно, двигатель и подвеска — отдельно). Юридически это считалось даже не ввозом авто, а заменой номерных агрегатов. Соответственно, пошлины на их импорт были ниже. Такое LEGO приморцы изобрели не от хорошей жизни, а после повышения пошлин 2002 года, известного как «клебановское» (Илья Клебанов, в то время министр промышленности, науки и технологий РФ. — В.А.).

В 2008 году одновременно с очередным, уже «путинским», повышением пошлин на импорт целых подержанных иномарок были фактически запрещены и «конструкторы» — путем повышения пошлины на ввоз автомобильных кузовов. Этот шаг центра толкнул предприимчивых дальневосточных «левшей» (вернее, «правшей») на изобретение ноу-хау, получившего ласковое наименование «распилыш». Кузов машины еще в Японии аккуратно разрезается надвое и при растаможке считается не кузовом вовсе, а грудой непонятных запчастей; в России автомобиль тщательно сваривается вновь. Если «конструкторы» особых опасений с точки зрения безопасности движения не вызывали (в конце концов, снятие и установка двигателя — процедура несложная), то за безопасность «распилов» поручиться сложнее. И если несколько лет назад продавцы авто, расхваливая свой товар, подчеркивали: «Не конструктор!», то сейчас они с той же гордостью говорят: «Конструктор, не распили!».

...По осени считают

Вероятно, «золотой век» правого руля миновал безвозвратно. Однако, несмотря на последнее повышение пошлин, уменьшившее доступность автомобиля для среднестатистического приморца, сегодня местный авторынок переживает заметный рост. Это особенно чувствуется на фоне провального 2009 года, когда по автобизнесу региона ударили дуплетом: во-первых, пресловутые пошлины, во-вторых — финансовый кризис, резко уменьшивший число приезжающих во Владивосток на «Зеленый угол» платежеспособных сибиряков и уральцев (внутренний рынок самого Приморья, несмотря на крайне высокую автомобилизованность территории, ограничен: в крае осталось меньше двух миллионов человек, и размах отрасли был связан прежде всего с особым статусом Владивостока как перевалочной базы «японок» на их пути в Сибирь). Если в прошлом году то и дело появлялись сообщения не только о разорениях, но даже о самоубийствах автокоммерсантов, не сумевших отдать кредиты, то сейчас некоторые из уже «прикрывших лавочку» вернулись в бизнес. Причин оживления рынка на первый взгляд две: с одной стороны, люди несколько оправились от кризиса, с другой — многие боятся скорого «конца света».

Под «концом света» подразумевается техрегламент о безопасности колесных транспортных средств, подписанный Путиным в сентябре 2009 года и вступающий в силу в сентябре 2010-го. В нем содержится прямой запрет на импорт праворульных машин — вернее, запрет на ввоз авто без 17-значного VIN-кода (японские автомобили, выпущенные для внутреннего рынка, таким номером не маркируются). Правда, после ряда протестов московские чиновники, в том числе «крестный отец» техрегламента Алексей Рахманов из Минпромторга (до прихода на пост директора автодепартамента министерства он работал топ-менеджером Sollers, но это, конечно, совпадение), пообещали исключить одиозный пункт из регламента. Впрочем, исключат или нет — сегодня никто точно сказать не берется. Поэтому сейчас самый популярный вопрос владивостокских автомобилистов: «Что будет в сентябре?».

Паника, как это обычно бывает, подогревает спрос. Многие сейчас спешат занять-перезанять денег и успеть купить праворульную машину посвежее до сентября, чтобы «хватило на подольше». Кстати, техрегламент — не единственное опасение. Еще один страх вызван планами создания единого экономического пространства с Белоруссией и Казахстаном и разработки единого же техрегламента. Как известно, в Казахстане правый руль ввозить некоторое время назад запретили, и сейчас придется то ли им снова разрешать, то ли нам все-таки запрещать. Так что после сентября, если пункт о VIN-номере таки исключат, начнется столь же трепетное ожидание какого-нибудь января.

Наглядное подтверждение всех этих противоречивых и тревожных для местных жителей тенденций — многоэтажный таможенный склад возле Морского вокзала Владивостока. Сегодня он снова забит машинами, а еще зимой пустовал. Показателей «допутинской» и тем более «доклебановской» эпохи праворульному

автобизнесу уже не вернуть, но в январе—мае 2010 года через пункты пропуска региона, по данным Дальневосточного таможенного управления, было ввезено примерно в полтора раза больше автомобилей, чем за аналогичный период 2009 года.

Другая тенденция — многие обладатели праворульных внедорожников сегмента «премиум» предпочитают продать свои машины за приличные пока еще деньги и пересесть, если хватит денег, на аналогичные, но леворульные. Хотя леворульных автомобилей во Владивостоке по-прежнему очень мало. Дальневосточники будут ездить на правом руле до того времени, пока его окончательно не запретят или не вытеснят, что более вероятно, косвенными (их почему-то называют «экономическими», хотя речь идет, как правило, о лобовом таможенно-тарифном регулировании, то есть о тех же запретах, но в мягкой форме) методами.

Что касается мнимой опасности правого руля при правостороннем движении — то эта тема на Дальнем Востоке давно считается запретной. Убежденность дальневосточников в том, что на безопасность влияет расположение не руля, но головы, недавно подтвердил «Русский Форбс», опубликовавший рейтинг регионов РФ по показателям аварийности дорожного движения. Приморский край, где доля праворульного автотранспорта зашкаливает за 90%, признан в этом рейтинге самым безопасным регионом России.

Автор: Василий Авченко © Новая газета ОБЩЕСТВО, РОССИЯ 👁 18668 26.06.2010, 13:20 📌 1124
URL: <https://babr24.com/?ADE=86770> Bytes: 10549 / 10522 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:
newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Василий
Авченко.**

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](#)