

# АВТОРЫНКУ ПРОТРУБИЛИ СБОР

**1 АВГУСТА В РОССИИ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ УТИЛИЗАЦИОННЫЙ СБОР НА ЛЕГКОВЫЕ, ЛЕГКИЕ КОММЕРЧЕСКИЕ, ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ И АВТОБУСЫ. СТАВКИ ВЫРОСЛИ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ОБЪЕМА ДВИГАТЕЛЯ И ВИДА ТРАНСПОРТА. К КАКИМ ПОСЛЕДСТВИЯМ ПРИВЕДЕТ ИНДЕКСАЦИЯ? > ИРИНА ЗВЕРЕВА > ФОТО ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ**

**Н**апомним, что размер утильсбора для юридических лиц рассчитывается по формуле «базовая ставка (20 тыс. рублей) умножить на коэффициент» и зависит от возраста и типа автомобиля. Отечественным автопроизводителям данный сбор компенсируется.

Повысить эту плату у кабинатора просили и отечественные автопроизводители, и главы ряда регионов, и сенаторы.

Согласно опубликованному постановлению правительства РФ № 1118, ставки утильсбора на грузовики (для седельных тягачей грузоподъемностью от 14

до 20 тонн) подняли в 1,7 раза, на легкий коммерческий транспорт (LCV) — в 2,5–3,4 раза. На автобусы сбор вырос в 2,2–4,8 раза, также в зависимости от объема двигателя.

При этом в отношении седельных тягачей экологического класса Евро-6 Минпромторг и Минтранс даны полномочия по определению квоты ввозимых транспортных средств, на которые продолжают действовать прежние коэффициенты расчета утильсбора.

Как уточнили в Минпромторге, информация о проведении оплаты сбора в полном или неполном объеме будет доступна на официальном сайте оператора ЭПТС — АО «Электронный паспорт». После полной оплаты сбора автомобиль может быть зарегистрирован на нового собственника.



## ВВОЗ ЛЕГКОВУШЕК УСЛОЖНИТСЯ

Индексация затронула новые и подержанные автомобили, импортируемые юридическими лицами, однако новшество не коснулось физических лиц, которые ввозят машины (не более одной на ввозящего за год) с объемом двигателя до 3 л для личного пользования. Для последних продолжит действовать механизм уплаты утильсбора по льготному тарифу — 3,4 тыс. руб. за новые машины до трех лет и 5,2 тыс. руб. за машины старше трех лет.

«Мы учли сложившуюся в ряде регионов, особенно на Дальнем Востоке, практику, когда граждане ввозят автомобиль для собственного пользования и не планируют зарабатывать на его перепродаже. Их изменения не коснутся», — пояснил вице-премьер — глава Минпромторга Денис Мантуров.

Однако исключение будет действовать, только если машина, ввезенная после 1 августа, останется в собственности гражданина в течение года. В ином случае придется заплатить полную (как у юридических лиц) ставку утилизационного сбора. Это коснется тех, кто в указанный срок перепродаст авто на территории РФ, уточняют в Минпромторге.

Также полный размер утильсбора будет уплачиваться, если физическое лицо ввозит в РФ более одного автомобиля за год — начиная со второго автомобиля. Гражданам, ввозящим легковые авто с объемом двигателя более 3 л, также придется платить наравне с юрлицами (для машин с двигателем от 3 до 3,5 л ставка составит 970 тыс. рублей за каждый автомобиль, свыше 3,5 л — 1,2 млн).

Те, кто покупает автомобили для перепродажи в России, мешают развитию автомобильного бизнеса в стране, объяснили авторы новшества. «Значительная часть рынка импортируемых автомобилей уходит в серую зону, и мы не можем игнорировать негативные последствия сложившейся ситуации», — заявил Денис Мантуров.

Он добавил, что перекупщики не обеспечивают конечных потребителей гарантийным и сервисным обслуживанием, необходимыми запчастями и комплектующими. По данным министерства, за полгода объем импорта составил более 450 тыс. автомобилей, что почти в три раза больше показателей аналогичного периода прошлого года, и почти половина из этого объема — б/у. Тенденция наблюдается начиная с прошлого года. Сложившаяся ситуация провоцировала формирование многочисленных серых схем, ведь выплаты для юридических лиц более чем в 50 раз превышали сбор с физлиц.

Что касается изменения ценников на автомобили вследствие роста ставок, то об этом в министерстве тоже упомянули. Как заявлял Мантуров, были достигнуты договоренности с автомобилестроителями о недопустимости необоснованного завышения цен. «Будем обращать внимание на их соблюдение», — заявил он. — Конкурентное преимущество получают и локализованные иностранные производители, чьи автомобили будут на нашем рынке привлекательнее в цене по сравнению с ввезенными из-за рубежа».

Российские автопроизводители, согласно сообщениям компаний, поддержали повышение ставок. В частности, об этом заявили в АвтоВАЗе и КАМАЗе, где объяснили необходимость мер тем, что российские производители работают в усложненных условиях.

Негативно (тоже ожидаемо) отреагировали дилеры. Ассоциация «Российские автомобильные дилеры» (РОАД) обратилась к премьер-министру Михаилу Мишустину с просьбой отсрочить индексацию утилизационного сбора на автомобили, ввозимые для перепродажи, назвав меру преждевременной, поскольку рынок еще

1. Дефицит магистральных тягачей в нашей стране усиливается третий год.
2. Неизвестно, какая часть средств утилизационного сбора будет направлена непосредственно на утилизацию.



## ИСКЛЮЧЕНИЕ БУДЕТ ДЕЙСТВОВАТЬ, ТОЛЬКО ЕСЛИ МАШИНА ОСТАНЕТСЯ В СОБСТВЕННОСТИ ГРАЖДАНИНА В ТЕЧЕНИЕ ГОДА, ИНАЧЕ ПРИДЕТСЯ ЗАПЛАТИТЬ ПОЛНУЮ СТАВКУ УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА

не восстановился до уровня 2021 года. Дилеры предупредили, что резко снизится ввоз новых автомобилей из Китая, продолжится дефицит, часть работников отрасли потеряет места. По прогнозам РОАД, транспортные средства вынужденно увеличатся в цене на 120–600 тыс. рублей. Конечно, кроме роста утильсбора, роль сыграет и ослабление рубля.

Директор по развитию компании «КарданБаланс» Александр Приходько подтвердил, что решение может существенно повлиять на параллельный импорт. Он пояснил, что речь идет не об официальных дистрибьюторах, которые ввозят машины большими партиями через «Свидетельство об одобрении типа транспортного средства». Для них ничего не изменится. Однако новшество коснется тех, кто привозит автомобили через оформление «Свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства». Такие посредники изначально регистрируют автомобиль на свое имя, а затем уже перепродают его конечному покупателю. После повышения утилизационного сбора эта схема станет невозможна», — заявил эксперт.

## ГРУЗОВИКИ ОТПРАВИЛИ НА СВАЛКУ

Разберемся, как повлияет решение на рынок в разных сегментах коммерческого транспорта. Итак, для грузовиков ставку подняли сравнительно невысоко — в 1,7 раза. Эксперты назвали разный предполагаемый размер подорожания техники и услуг.





1

1. Решение по индексации утилизационных сборов может привести к созданию новых рабочих мест.

Генеральный директор «Авто-ПЭК» Дмитрий Иевлев отметил, что дефицит магистральных тягачей в нашей стране усиливается третий год. «После ухода "европейской семерки" главный российский производитель грузовой техники, ПАО "КАМАЗ", за год сделал то, что казалось невозможным: не только достиг степени локализации 80%, но и существенно нарастил объемы производства. Но пока главный отечественный производитель грузовиков не может в полной мере удовлетворить потребности перевозчиков», — добавил он.

Так, КАМАЗ выпустит в этом году от 7 тыс. до 9 тыс. машин, тогда как, согласно расчетам комитета по транспортной логистике «Деловой России», компаниям требуется порядка 20–25 тыс. новых тягачей в год. «Оставшиеся потребности перевозчики будут закрывать в основном за счет техники из КНР, стоимость которой увеличится из-за повышения утильсбора, что существенно повысит финансовую нагрузку на перевозчиков», — констатировал эксперт.

По его оценке, на объем ввоза новых грузовиков в Россию повышение утильсбора никак не повлияет — спрос диктует рынок.

Что касается динамики цен, то в прошлом году средняя стоимость китайского тягача с учетом утильсбора, таможенной пошлины и НДС составляла 10–12 млн рублей. 1 августа ставка утильсбора вырастет с 1,02 млн до 1,7 млн рублей. «Стоимость седельного тягача массой от 12 до 20 тонн возрастом от 0 до 3 лет увеличится в среднем на 7%, до 10,7–12,7 млн руб., — пояснил Иевлев. — Это приведет к дальнейшему росту себестоимости перевозки, которая и так увеличилась на 35% год к году из-за роста расходов на зарплаты сотрудников, техобслуживание и запчасти, закупку техники».

Кроме того, из-за роста финансовой нагрузки часть компаний может отказаться от обновления парков, ре-

зультатом станет его дальнейшее устаревание, считает представитель «Авто-ПЭК».

Генеральный директор ООО «БВГ» (дистрибьютор коммерческого транспорта и спецтехники) Александр Цыпин привел расчеты компании: в сегменте магистральных тягачей потребность в новых транспортных средствах для обеспечения роста рынка в 2023 году составляет около 15 тыс. единиц. Это подтверждают данные Росстата и аналитического агентства «Автостат». «Причина — повышение значимости автотранспортных перевозок, 53% которых осуществляется с использованием магистральных тягачей. Так, в 2022 году Росстат отмечал рост грузооборота прямых международных автомобильных перевозок на 5% по сравнению с 2021-м», — заявил эксперт.

Кроме того, срочно необходимо заменить 6,5 тыс. грузовиков, возраст которых превышает 20 лет, а также от 3 до 6 тыс. машин, выведенных из эксплуатации из-за нерентабельности ремонта или юридических проблем, продолжил он. К этому следует добавить порядка 15 тыс. машин, недопоставленных в 2022 году. «Таким образом, общая потребность в магистральных тягачах в 2023 году составляет не менее 39,5 тыс. штук», — резюмировал Цыпин.

По его словам, повышение утилизационного сбора усложнит ситуацию на рынке. «1 августа его размер для 12–20-тонного тягача класса "Евро-5" вырастет на 595 тыс. рублей и будет составлять 1,446 млн рублей без НДС. По нашим данным, это более 10% от стоимости грузовика», — заявил эксперт.

Он напомнил, что повышение ставки утилизационного сбора сопровождается ростом курса валют. «В зависимости от типа стоимость китайского магистрального тягача составляет 850–950 тыс. юаней. И если осенью 2022 года 1 юань стоил 8,5 руб., а утилизационный

сбор составлял 850 500 руб., за такой грузовик нужно было заплатить в среднем 7,6 млн, — констатировал Цыпин. — Нынешний курс в 12,5 руб. за 1 юань и новая ставка утильсбора увеличат стоимость автомобиля до 11,8 млн. Таким образом, удорожание составит 55%».

Управляющий партнер компании «ААА Траксервис», официального дилера грузовиков MAN и Sinotruk, Валерий Кузьмин отметил, что текущие потребности рынка никто не отменял. «Мы по-прежнему оцениваем его в 2023 году в 110–120 тыс. единиц (HCV-сегмент), — добавил он. — Накопленный дефицит техники не покрыт: увеличивается товарооборот с нашими восточными партнерами, который не может обеспечить ж/д логистика, а также растут потребности в технике в связи с СВО».

По его оценке, российские автопроизводители не в состоянии закрыть весь имеющийся совокупный спрос по коммерческой технике, который имеется в этом году и, скорее всего, продолжится в следующем. «Причинами этого являются где-то отсутствие производственных мощностей, где-то неконкурентный продукт, — пояснил Кузьмин. — Соответственно, остальной дефицит должен и будет покрываться импортной техникой, которая вследствие вышеописанных факторов подорожает, по нашим оценкам, минимум на 8–13% уже в III–IV квартале».

Эксперт отметил, что в импортных контрактах прописано, что если государство меняет размер утилизационных сборов либо других пошлин, то импортер имеет право проиндексировать отпускные цены. «В конечном итоге рост цен для логистики и грузоперевозок неизбежно ударит по следующему уровню потребителей — по рознице», — резюмировал он.

## ЦЕНА ПОЙДЕТ ВВЕРХ

Генеральный директор транспортной компании Delko Санджар Ашуралиев тоже заявил о сильном дефиците магистральной техники, который усугубляется сложностями с доставкой в Россию машин иностранных брендов, в том числе китайских. «Повышение утильсбора спровоцирует рост дефицита провозных мощностей и, как следствие, еще больше подстегнет ставки. По нашим прогнозам, в среднем по рынку повышение может составить минимум 15–20%», — считает эксперт.

В связи с увеличением утилизационного сбора стоимость одного грузовика вырастет почти на 600 тыс. рублей, предполагают в Delko. Сильнее всего это отразится на средних и мелких транспортных компаниях, не имеющих доступа к финансированию, заявил Ашуралиев. «Они просто не смогут закупать новую технику и обновлять автопарки. Это закономерно повлечет рост тарифов на перевозку», — признал эксперт.

Заместитель генерального директора SOTA Logistic Игорь Чернышев тоже отметил, что решение отразится на стоимости перевозок всех без исключения товаров, так как собственники автопарка будут учитывать в тарифах удорожание новых грузовиков. Он также отметил, что уже сейчас наблюдается дефицит коммерческого грузового автотранспорта, производство которого локализовано на территории России.

Исполнительный директор ООО «Сторк» (официальный представитель «Даюн» в РФ) Артур Солдаткин назвал ожидания компании о том, что ввоз в РФ новых автомобилей, особенно тяжелых грузовиков массой более 12 тонн, уменьшится примерно на 15%. «Вслед за повышением утилизационного сбора цена импортной техники, естественно, вырастет. Это ожидаемо приведет к повышению стоимости перевозок и, соответственно, росту цен на все товары», — тоже считает он.

## СПЕРВА КЛИЕНТЫ ПОСПЕШАТ РАЗОБРАТЬ ТЕХНИКУ, КОТОРАЯ УЖЕ ЕСТЬ НА СКЛАДЕ И ВВЕЗЕННУЮ ДО УВЕЛИЧЕНИЯ СТАВКИ. ПОСЛЕ НАСТУПИТ ЗАТИШЬЕ, РЫНОК БУДЕТ ПРИВЫКАТЬ К НОВЫМ ЦЕНОВЫМ РЕАЛИЯМ

Директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic в России Эдуард Миронов констатировал, что любое повышение стоимости техники сейчас критично для грузоперевозчиков, потому что на рынке образовался дефицит качественных тягачей (с КТГ выше 98%). Он напомнил, что грузовой парк устаревает, сроки поставки как китайской, так и российской техники увеличены, качество грузовых шин нестабильно, при этом существует дефицит профессиональных водителей. «Перед собственниками таких парков встает вопрос: вложиться в новую технику и руководить компанией дальше или уйти в другую сферу, например в работу по найму. При выборе второго варианта 15-летняя машина отправится на свалку, что усилит общий дефицит техники», — добавил эксперт.

«Реальная помощь для отрасли грузоперевозок может быть в удовлетворении запроса на качественную грузовую и полуприцепную технику по ценам хотя бы начала 2023 года, популяризации профессии водитель-экспедитор с категорией С или С+Е», — заявил Миронов.

Генеральный директор Odin Group Леонид Ткачик отметил, что в сегменте магистральной техники ощущается небольшая нехватка, однако он считает, что постепенно рынок насыщается. В любом случае это нельзя назвать дефицитом. При этом он отметил снижение спроса на самосвалы, так как в первом полугодии было реализовано много такого транспорта.

Эксперт напомнил, что цикл производства техники — 2–3 месяца, а это значит, что автомобили, которые уже ввезены в Россию или которые производители поспешат ввезти в ближайшее время, вероятно, останутся по старым ценам. Он предположил, что, скорее всего, производители не будут торопиться их поднять, либо сделают это незначительно.

«Сперва клиенты поспешат разобрать технику, которая уже есть на складе, — это машины, ввезенные по относительно "хорошему" курсу и до увеличения ставки. После наступит кратковременное затишье. Рынок будет привыкать к новым ценовым реалиям», — считает Ткачик.

Директор по развитию компании «КарданБаланс» Александр Приходько в свою очередь заявил, что, несмотря на повышение ставки утилизационного сбора, не следует ожидать резкого роста стоимости авто. Хотя это и влияет на формирование цен в отрасли, но воздействие не так заметно, как колебания валюты и инфляция, отметил он.

## ДРУГИЕ АВТОСЕКМЕНТЫ

Что касается LCV, то повышение утилизационного сбора еще больше осложнит ситуацию в этом сегменте рынка. «Все европейские, японские и корейские бренды ушли из РФ, а локальные производители, такие как УАЗ, ГАЗ и ВАЗ, значительно сократили объемы выпуска из-за проблем с поставками комплектующих», — пояснил Александр Цыпин (ООО «БВГ»).

Он привел данные о регистрации ТС, согласно которым до 2022 года объем российского рынка мало-





1

1. Ранее повышение утильсбора побуждало зарубежные компании к локализации производств.

тоннажных грузовиков ежегодно составлял в среднем 120 тыс. машин (45–50% из них приходилось на долю ГАЗа, остальное — УАЗа и зарубежных производителей). «В 2022 году этот показатель упал до 75,2 тыс. ТС, в 2023-м ожидается дальнейшее падение до 67,4 тыс. машин. Таким образом, на рынке остается потребность ориентировочно в 52 тыс. малотоннажных грузовых автомобилей, которую пока нечем удовлетворить», — пояснил эксперт.

По его данным, с 1 августа доля утилизационного сбора в стоимости малотоннажного грузовика будет составлять около 20%. «С учетом того, что предложения китайских производителей для рынка LCV в РФ только начинают появляться, это делает данную категорию коммерческих автомобилей еще более чувствительной к изменениям стоимости, а продукт — менее интересным потенциальным покупателям», — считает Цыпин.

В сегменте автобусов все будет зависеть от их категории. Размер утилизационного сбора для автобусов вырастет в среднем на 1,2 млн рублей и будет составлять примерно 2 млн рублей без НДС. Как напомнил Александр Цыпин, сегмент городских автобусов формируют локальные производители (КАМАЗ/НЕФАЗ и ГАЗ), поэтому изменение ставки утильсбора, по его оценке, не должно оказать значительного влияния на ценообразование. А в сегменте междугородних автобусов, по оценкам ООО «БВГ», доля импорта составляет 60–70%, и основной объем машин — китайские. Так что нововведение приведет к увеличению себестоимости перевозок, а значит, к росту цен для конечного потребителя, заявил эксперт.

Параллельно с изменением размера утилизационного сбора растет курс валют, напомнил он. «Средняя стоимость китайского автобуса — 1,2 млн юаней. При курсе 8,5 руб. за 1 юань (осенью 2022 года) с учетом прежнего утильсбора такой автобус можно было купить

в среднем за 11 млн руб. При курсе 12,5 руб. за 1 юань и повышенной ставке утильсбора — уже за 17 млн руб. То есть мы видим удорожание на 55%», — пояснил Цыпин.

## «ПЛЮСЫ» ДЛЯ ЛОКАЛИЗАЦИИ

К чему приведет реализация решения для локального рынка? Как отметили в Минпромторге, повышение утилизационного сбора позволит увеличить доходы бюджета, помочь отечественным компаниям продавать больше своей продукции, а иностранным эффективно инвестировать в локализацию производства.

В министерстве подчеркивают, что «за счет доступного российским автопроизводителям комплекса мер господдержки индексация не окажет влияния на стоимость отечественных автомобилей». В ведомстве отметили, что данная мера должна повысить инвестиционную привлекательность локализации производства автомобилей на территории России для партнеров из дружественных стран. Причем эта мера не единичная — одновременно на те же цели должен работать перезапуск «брошенных» иностранных площадок, освоение и масштабирование производства компонентов, диверсификация и наращивание отечественного предложения на рынке, говорил Денис Мантуров.

Александр Приходько («КарданБаланс») пояснил, что часть средств от повышения сбора будет перенаправляться на софинансирование программы льготных автокредитов. Такая инициатива, по его оценке, действительно ускорит процесс локализации производства автомобилей китайскими партнерами.

В пресс-службе компании «Соллерс» подчеркнули, что решение по индексации утилизационных сборов поможет в реализации целей по быстрому восстановлению объемов внутреннего производства автомобилей и по обеспечению технологического суверенитета в ав-

топрое. В компании рассчитывают, что это позволит обеспечить внутренний спрос, прежде всего за счет выпуска автомобилей на существующих мощностях автозаводов в России.

Станислав Сидоров (компания Pro Control) согласен, что решение может стимулировать инвестиции в локализацию производства автомобилей в России. «Это может быть привлекательно для зарубежных компаний, ищущих способы снижения затрат на импорт автомобилей в Россию, поскольку автомобили, произведенные на территории страны, могут быть освобождены от утилизационного сбора или сниженных ставок, — заявил он. — В свою очередь это может привести к созданию новых рабочих мест и увеличению внутреннего производства автомобилей». При этом он сделал оговорку, что реальные последствия могут варьироваться в зависимости от множества факторов.

«Вместе с другими экономическими факторами — такими как изменение курса валют — увеличение утилизационного сбора может привести к росту цен на автомобили и связанные услуги. Это может повлиять как на импортные автомобили, так и на отечественные, поскольку величина утилизационного сбора также влияет на цены производителей на внутреннем рынке», — отметил эксперт.

Леонид Ткачик (Odin Group) считает, что увеличение утилизационного сбора с повышением инвестиционной привлекательности производства в России связать сложно. «Любое производство должно иметь для инвестора экономический эффект, выгоду. Производитель должен понимать, как и когда окупятся инвестиции. И одна из важнейших ролей здесь принадлежит государству, которое определяет преференции для инвесторов», — сказал он. По его оценке, необходимо, чтобы снижались курсовые риски, чтобы комплектующие также производились в России. Если же компоненты импортируются, производство все равно привязано к курсу валюты, будь то евро или юань, отметил эксперт.

«Таким образом, для усиления инвестиционной привлекательности и стремления производителей локализовать производство в РФ нужна крепкая связка: государство — инвестор, — подчеркнул Ткачик. — Нужны четкие правила и шаги, пройдя которые инвестор получит со стороны государства поддержку, субсидии. Нужна дорожная карта, где будут прописаны и экономическая выгода инвестора, и интерес государства, например открытие новых рабочих мест, и так далее».

Исполнительный директор ООО «Сторк» (официальный представитель «Даюн» в РФ) Артур Солдаткин также отметил, что для повышения инвестиционной привлекательности локализации производства автомобилей в России одного увеличения ставки утилизационного сбора недостаточно. «Мы оценивали возможность сборки тягачей "Даюн" в нашей стране, однако пришли к выводу, что на данный момент с учетом сложностей логистики их выгоднее импортировать, — рассказал эксперт. — Мы считаем, что освобождение от утилизационного сбора могло бы подтолкнуть азиатские компании к принятию решения о локализации производства».

Эксперт автобизнеса Илья Назаров напомнил, что среди дилеров давно ходили слухи о планируемом закрытии параллельного импорта с целью переклочения покупателей на модели локального производства. Он тоже заметил, что увеличение утильсбора никак не поможет росту спроса на локальные модели. Автопроизводители могут получать компенсацию утильсбора при высоком уровне локализации компонентов, но реальность такова, что сейчас высоким уровнем локализации могут похвастаться не все компании, отметил он. И то ГАЗ и Lada, к примеру, получают

## ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ЛОКАЛИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ ОДНОГО УВЕЛИЧЕНИЯ СТАВКИ УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА НЕДОСТАТОЧНО

компенсацию в полном объеме лишь за самые простые модели (Granta, Niva Legend), рассказал эксперт.

«Данная мера никак не скажется на привлечении новых партнеров из дружественных стран. Срок окупаемости автомобильного завода составляет 15–20 лет, — добавил Назаров. — В течение этого периода инвесторам необходимо гарантировать стабильность условий (политическая обстановка, налоговые условия, прогнозируемые объемы рынка, те же утилизационные сборы должны быть зафиксированы на этот период). Как мы видим, сейчас никто из новых брендов не готов организовывать полноценное локальное производство».

Он не верит в реализацию планов увеличить приток средств в бюджет — подобная мера, по оценке Назарова, приведет только к увеличению стоимости автомобилей на 10–20%, в зависимости от возраста и объема двигателя авто. «Учитывая, что цены на автомобили и так испытывают давление со стороны роста курсов валют, все это в совокупности может привести к обвалу рынка, и будет обратный эффект, когда общие поступления в казну сократятся», — сказал он.

Юридический консультант Евгений Магзов с сожалением констатировал, что «мы не слышим о развитии автомобильных утилизационных производств и не можем сказать какая часть средств утилизационного сбора будет направлена непосредственно на утилизацию». Однако он отметил, что собранные средства все же обеспечат прямые меры поддержки отечественного автопрома и будут направлены на перезапуск простаивающих площадок, наращивание объемов производства и развитие собственной компонентной базы, что в среднесрочной перспективе должно способствовать решению проблем дефицита техники и удовлетворения спроса.

«Понимая емкость российского рынка, сложившийся спрос, а также конкурентные преимущества текущего момента, китайские производители продолжат экспансию на рынок по существующим схемам без активного использования инструментов локализации», — считает он.

Ранее повышение утильсбора действительно побуждало зарубежные компании к локализации производств. Однако сейчас изменение целей поставок и риск резких изменений на рынке не дают возможности быстро развернуть локальные производства, обратил внимание генеральный директор ООО «ББГ» Александр Цыпин.

«Мера Минпромторга по поддержке локализованных производителей правильная и долгосрочная, однако вопрос будет в ее реализации — в ответственности тех автопроизводителей, которые эти ресурсы получат и которых эта мера поддержки коснется», — заявил Валерий Кузьмин, управляющий партнер компании «ААА Траксервис». Он подчеркнул, что любой протекционизм и смягчение конкурентных рыночных условий создает возможности для неэффективных бизнес-моделей и далеко не всегда заставляет усерднее работать, а часто наоборот расхолаживает, предоставляя незаслуженные конкурентные преимущества и обеспечивая сбыт. 