

# КОСТЫЛЬ ДЛЯ АВТОПРОМА

• ТЕКСТ | Владимир ГРЯЗНЕВИЧ

• ФОТО | Мария ВОЛХОНСКАЯ

Российские власти запускают программу господдержки автопрома путем субсидирования граждан, приобретающих новые автомобили отечественного производства. Это делается ради стимулирования экономики страны, хотя Германии, где подобная программа дала наибольший эффект (продажи автомобилей выросли на 40%), это не помогло, и страна завершила 2009 год с рекордным падением ВВП на 5%. Российской экономике новая программа тоже вряд ли поможет. Но польза от нее будет — для модернизации отечественного автопрома и создания современной системы рециклинга автомобилей.

С 8 марта по 31 декабря 2010 года в России будет действовать федеральная государственная Программа субсидирования покупки новых автомобилей. Условием получения субсидии в 50 тысяч рублей является сдача на утилизацию автомобиля старше 10 лет. Субсидия может быть использована только на приобретение нового автомобиля отечественного производства, включая иномарки, собираемые на территории РФ. На оплату субсидий правительство выделяет из бюджета 10 млрд рублей, что позволит выплатить премии 199 тысячам автовладельцев (остальные 50 млн рублей пойдут на организацию процесса). Еще 1 млрд рублей заплатят дилерам за перевозку старых авто в пункты утилизации.

## Понятные намерения

Желание властей поддержать российский автопром понятно — как и многие другие отрасли экономики, автомобилестроение серьезно пострадало от кризиса. По данным АСМ-холдинга производство легковых автомобилей в 2009 году (596 857 машин) сократилось на 59,4% по сравнению с 2008 годом. Продажи новых автомобилей сократились на 49% (импорт пострадал мень-

---

### • Фактическая продажа государству старого автомобиля за эту сумму выгодна главным образом малообеспеченным гражданам

---

ше, чем российское производство). По словам **вице-председателя Комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса Мартина Яна**, падение продаж в России остается самым сильным среди 15 крупнейших рынков мира. Субсидии двумстам тысячам покупателей могут увеличить отечественное производство новых авто максимум на 33,3% (если полагать, что без программы никто из них не стал бы менять старое авто на новое). По оценкам экспертов, проданные в рамках госпрограммы автомобили составят порядка 14% от прогнозируемого объема продаж в 2010 году.

Как считают в ИК «Финам», от этой программы больше всего выиграет «АвтоВАЗ», поскольку компания специализируется на производстве наиболее дешевых автомобилей, при покупке которых скидка в 50 тысяч рублей будет наиболее ощутимой.

К тому же фактическая продажа государству старого автомобиля за эту сумму выгодна главным образом малообеспеченным гражданам, владеющим дешевыми автомобилями (дорогие качественные иномарки можно продать существенно дороже, даже если их возраст превышает минимальные для получения субсидии 10 лет). А малообеспеченные россияне и покупать будут недорогие автомобили. С такими аргументами согласен **коммерческий директор компании «Новомоторс» (дилер Lada) Константин Киселев**: «Маловероятно, что люди, решившие сдать свои старые автомобили по этой программе, будут пересаживаться на иномарки. Скорее всего, они все-таки предпочтут отечественные автомобили, поэтому мы, конечно же, ожидаем повышения продаж». Впрочем, в ИК «Финам» указывают на еще одного выгодоприобретателя: «Другим бенефициаром может стать компания Sollers, которая занимает специфическую нишу российских внедорожников, а также осуществляет выпуск широкой гаммы автомобилей под иностранными брендами, что позволит привлечь клиентов соответствующих сегментов автомобильного рынка», — говорится в ежедневном аналитическом обзоре компании.

Многие дилеры критикуют программу за то, что процедура получения компенсаций очень усложнена, бюрократизирована и требует огромного количества бумаг (субсидии почему-то не монетизированы — их будут получать не покупатели, которые просто заплатят за автомобиль на 50 тысяч рублей меньше, а дилеры — в качестве компенсации — по представлению в госор-



ганы бумаг, подтверждающих сдачу на утилизацию старого авто). Получение денег из российского бюджета, как показывает опыт, действительно дело очень хлопотное, однако перспектива значительного увеличения продаж наверняка заставит дилеров смириться с трудностями. Их заинтересованность в скорейшем получении денег может даже помочь инициаторам программы не дать ей завязнуть в бюрократических проволочках.

Ассоциации автовладельцев недовольны величиной субсидии (сейчас это примерно 1160 евро). Меньше платят только в Португалии (1000–1200 евро) и Румынии (1000 евро). Даже Австрия с Люксембургом впереди России. Тем не менее, обещанная сумма все же лучше, чем ничего, и, думается, желающие сэкономить более полутора тысяч долларов все же найдутся.

### Системный эффект

Как всякая более или менее рыночная мера, программа поддержки спроса несомненно окажется более эффективной для развития автопрома, чем прямое субсидирование производителей, которым правительство без особенного успеха занималось в 2008 и 2009 годах (как известно, одному только «АвтоВАЗу» было выделено 44 млрд рублей).

Эффект от программы возможно будет усилен другой мерой, принятой властями — повышением транспортного налога. В целом такое повышение несомненно отрицательно скажется на автомобильном рынке, особенно в случае, если местные власти воспользуются правом повышать федеральную планку транспортного налога до десяти раз. В то же время, по мнению участников рынка, произойдет перераспределение потребительских предпочтений в пользу

малолитражных автомобилей, налог на которые заметно ниже, чем на автомобили с мощными двигателями. Такое смещение покупательского спроса на маломощные автомобили, как считает, например, **руководитель управления бизнеса группы компаний «Автомир» Сергей Саблин**, может открыть новые перспективы для отечественного автопрома, так как большинство машин, производящихся в нашей стране, как традиционные российские бренды, так и иномарки, являются малолитражными. В частности, программа может оказаться весьма полезной для реализации проекта сверхдешевого современного городского автомобиля, инициированного олигархом **Михаилом Прохоровым** и поддержанного **премьер-министром Владимиром Путиным**.

Помимо производителей, эта программа может помочь и банкам, ибо,

## Процедура для клиентов программы

Автовладелец, желающий стать клиентом госпрограммы, должен выполнить ряд условий. Прежде всего, необходимо убедиться, что старый автомобиль удовлетворяет следующим требованиям:

- произведен не позднее 1999 года;
- разрешенная полная масса не превышает 3,5 тонны;
- является полнокомплектным;
- находился в собственности последнего владельца более одного года с полным комплектом документов, подтверждающих право собственности.



Если все эти требования соблюдены, нужно приехать на нем (или доставить на эвакуаторе за свой счет) к дилеру, у которого вы желаете приобрести новый автомобиль. Предварительно требуется распечатать с сайта Минпромторга бланк свидетельства об утилизации. Дальше продавец все берет в свои руки. Ваше дело лишь подписать доверенность на выполнение процедуры снятия с учета старого автомобиля и передачу его на пункт утилизации. Потребуется также заключить договор, на основании которого дилер будет выполнять вышеозначенные операции, при этом до получения свидетельства об утилизации автохлама будет находиться на ответственном хранении у дилера (по данному договору клиенту придется заплатить 3000 рублей за утилизацию). После этого останется лишь зарезервировать понравившийся новый автомобиль из утвержденного правительством РФ списка. Через три-пять дней вы получите у дилера заполненное свидетельство об утилизации, из цены вашего авто вычтут те самые 50 тысяч, и вы сможете расплатиться за него удобным способом (например, оформить кредит).

На сайте Минпромторга опубликован полный список участвующих в новой программе моделей. Он почти совпадает с тем, что действует для льготного автокредитования. Правда, в перечне появились и дорогостоящие авто, к примеру, Toyota Camry и Volkswagen Tiguan.

*Источник: официальный сайт Министерства промышленности и торговли РФ*

несмотря на некоторое улучшение ситуации в экономике, тенденция к увеличению объемов просроченной задолженности по автокредитам продолжается. По оценкам экспертов, доля автокредитов в общем объеме «плохих» долгов банковского сектора в настоящий момент составляет около 14–16% и может увеличиться до 20–21%. Государственная субсидия покупателям уменьшает размер кредита, а значит, и риски.

Эта программа, помимо стимулирования спроса, призвана помочь реализации другого амбициозного замысла правительства — новой Концепции развития отечественного автопрома до 2020 года. Концепция предполагает сделать автопром локомотивом модернизации российской экономики, обеспечивающим экспорт более 1 млн автомобилей в год и рост доли отрасли в структуре ВВП с нынешних 0,98 до 3,28% при числе занятых непосредственно в автомобильной промышленности (без учета вспомогательных производств и сферы обслуживания) на уровне не менее 400 тысяч человек. Парк легковых автомобилей должен увеличиться до 52 млн, а число авто на 1 тысячу человек населения к 2020 году должно достичь 363 единицы при условии выбытия старых автомобилей на уровне 6% в год.

## Проблемы с утилизацией

Самые серьезные проблемы правительственной инициативы эксперты видят в сфере утилизации старых авто. По условиям программы, сдаваемые гражданами автомобили нельзя пускать во вторичный оборот — их необходимо утилизировать. Такая мера призвана обновить российский автопарк, что полезно как из экологических соображений, так и для освобождения улиц и дворов крупных городов от брошенного автохлама (эта проблема для коммунальных служб с годами становится все острее).

Между тем, системы утилизации автомобилей, хотя бы приблизительно напоминающей ту, что существует в развитых странах, в России нет. Более того, отсутствует федеральный закон об утилизации автотран-

спортных средств, закрепляющий ответственность автопроизводителей и импортеров автомобилей за их рециклинг (переработка в полезные продукты) после окончания срока эксплуатации. Это не позволяет в настоящее время создать систему «Авторециклинг» в масштабах страны или отдельных регионов. Хотя такие системы давно и успешно функционируют более чем в 50 странах мира, включая Германию, Голландию, Францию, Японию, США.

Для реализации нынешней программы правительство решило провести эксперимент по налаживанию утилизации старых авто на более или менее пригодных для этого предприятиях. В качестве стартовых площадок выбраны 19 российских регионов. Например, в Ленинградской области переработкой старых авто займутся два предприятия — ЗАО «Авантек» (Ломоносовский район) и Сланцевский завод «Полимер». Между тем, к более или менее полноценной утилизации способен лишь завод «Авантек». Его мощности рассчитаны на 500 машин в день, то есть порядка 20 тысяч в год. Руководство предприятия выразило желание начать реализовывать эту программу «хоть завтра». «Полимер» же способен перерабатывать лишь автопокрышки (до 10 тысяч тонн в год). В Сланцах только планируется строительство завода по переработке автомобильных аккумуляторов объемом до 30 тысяч тонн в год. В то же время, по некоторым оценкам, в Петербурге и Ленобласти уже накопилось порядка 200 тысяч брошенных старых авто. Очевидно, что существующие заводы (в Петербурге пригодные заводы даже пока не найдены) с переработкой такого количества не справятся. Подобная ситуация характерна и для других российских регионов. При этом в России почти половина парка автомобилей старше 10 лет, а из эксплуатации ежегодно выходит не менее 1 млн автомобилей. Абсолютное их большинство захламляет улицы, дворы, гаражи, пустыри и окрестные леса.

Хотя в стране есть технологии, необходимые для организации си-

стемы авторециклинга. Так, петербургская компания ОАО «НПК «Механобр-техника» в 2003 году выиграла тендер Минпромэнерго на сумму около 400 млн рублей, представив на конкурс мегапроект «Повышение эффективности переработки твердых отходов на основе современных отечественных технологий и оборудования с получением вторичного сырья и товарной продукции». В рамках государственного контракта «Механобр» разработал 11 современных технологических линий по переработке отходов разных типов. Многие из этих линий в той или иной степени апробировались на петербургских предприятиях, некоторые даже прошли полноценные испытания с целью их последующей коммерческой эксплуатации для производства товарной продукции. При той же эффективности, что и немецкие, они, как правило, в два-три раза дешевле как по стоимости, так и по обслуживанию, а окупаются обычно за год. По словам **научного руководителя ОАО «НПК «Механобр-техника» Леонида Вайсберга**, для компании не составило бы труда разработать линию и для утилизации автомобилей, однако серьезного спроса на такие линии в стране тогда не было. Нет его до сих пор — старые автомобили обычно разбираются вручную на запчасти. Непригодные детали идут в переплавку (металлические) или на свалки. В стране есть несколько заводов, перерабатывающих покрышки в резиновую крошку, а также утилизирующих аккумуляторы. Но погоды они не делают.

По мнению **директора «Экотехмаша» Юрия Бабенко**, на создание полноценной инфраструктуры для утилизации автомобилей в России нужно 25–30 млрд рублей. Но чтобы заинтересовать бизнес, требуется дополнительное финансирование полной утилизации автомобиля — по оценке Бабенко, около \$100 за один автомобиль. Источники финансирования в разных странах разные, в Европе утилизацию обычно финансирует производитель (ее стоимость заложена в отпускную цену дилера). Для всего

### «Деньги за автохлам»

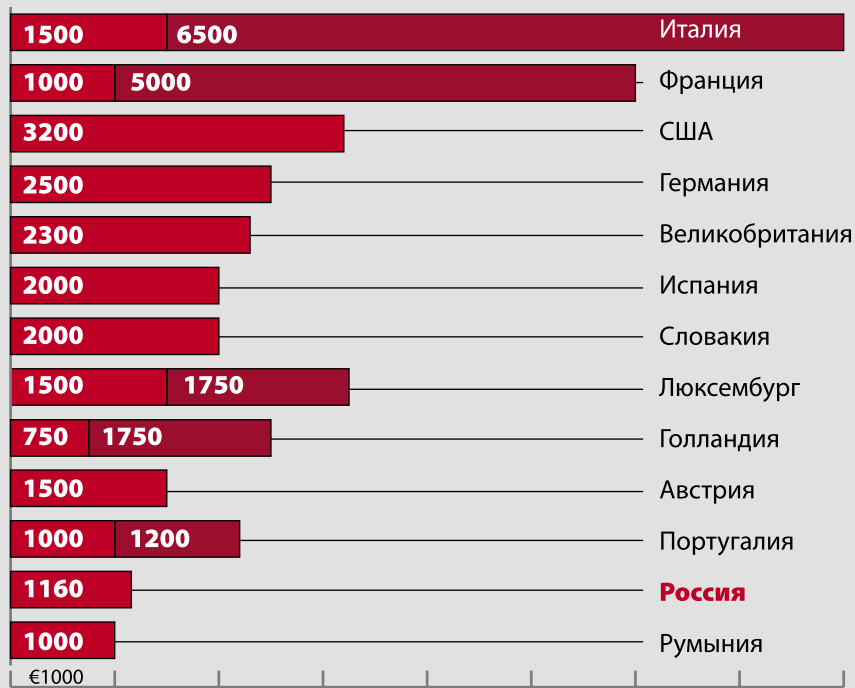
В 2009 году премии автовладельцам, приобретающим новые автомобили при условии сдачи на утилизацию старых, платили в 12 странах Европейского союза, на которые приходится 90% авторынка сообщества. Кроме того, аналогичные госпрограммы реализовывались в Японии и США.

Впервые этот метод господдержки авторынка был применен в Германии, где премию в размере 2,5 тыс. евро за сдачу на утилизацию автомобиля старше 9 лет ввели с начала 2009 года. Во Франции размер доплаты колебался от 1 до 5 тыс. евро в зависимости от уровня выброса вредных веществ в атмосферу автомобилем старше 10 лет. В Италии премия также зависела от уровня выбросов CO<sub>2</sub> — доплата за сдачу в утиль автомобиля старше 9 лет составляла 1500–6500 евро. В Великобритании, где подобная программа стартовала несколько позже других стран, правительство платило 2 тысячи фунтов стерлингов каждому автовладельцу, пожелавшему расстаться со своей машиной старше 10 лет при покупке новой.

Деньги за автохлам выплачивали также в Испании (2000 евро), Португалии (1000–1200 евро), Голландии (750–1750 евро), Люксембурге (1500–1750 евро), Австрии (1500 евро), Румынии (1000 евро), Словакии (2000 евро), Греции (специальная такса).

Программа правительства США «Cash For Clunkers» («Наличные за автохлам») предполагает премию в размере до \$4,5 тыс. тем, кто обменяет свой старый и неэкономичный автомобиль на новый, экономичный. При покупке Ford Focus, который в США стоит от \$15 500, премия компенсирует американцу почти 30% цены нового авто.

### Премии автовладельцам, приобретающим новые автомобили при условии сдачи на утилизацию старых (в евро)



этого необходимо создать соответствующее законодательство. Пока нет ни законодательства, ни необходимых заводских мощностей, госпрограмма субсидирования автопродаж приведет к серьезному

затовариванию площадок автохламом. Но нет худа без добра — программа хотя бы даст толчок для создания системы утилизации автомобилей. И это — еще одно полезное следствие ее запуска. ■