

УДК 34:339.5

М.А.Нилова (5 курс, каф. УСЭС), Н.А.Кислякова, ст. преп.

ВЛИЯНИЕ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН, ПРИМЕНЯЕМЫХ К ВВОЗИМЫМ В РФ АВТОМОБИЛЯМ, НА АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК РФ

Одной из задач, стоящей перед правительством РФ, является сокращение поступления в страну подержанных иностранных автомобилей, которые представляют опасность для экологии и составляют конкуренцию отечественным производителям автомобилей. При этом не должно возникнуть дефицита на автомобильном рынке. Повышение ставки пошлин помогает защитить отечественную автомобильную промышленность, но противоречит требованиям ВТО, вступление в которую является одной из целей правительства РФ.

По данным ФТС, в первом квартале 2004 года в Россию было ввезено 93,8 тысяч легковых автомобилей. При этом 53,8% составили новые автомобили (до 3 лет), а автомобили старше 7 лет составили 0,68% всего импорта. 77% ввезенных автомобилей были импортированы юридическими лицами (62% – официальными дилерами). По сравнению с первым кварталом 2003 года юридические лица импортировали в 2,8 раза больше, а физические лица – в 2,5 раза меньше автомобилей.

Наблюдается резкое повышение интереса покупателей к новым иномаркам. По итогам 2003 года рынок новых иномарок вырос в 2 раза. Есть две причины этого: спрос не может быть удовлетворен внутренними производителями, а относительное укрепление рубля привело к тому, что импортные автомобили стали дешевле.

По итогам 2003 года производство легковых машин в России выросло на 3,1% по сравнению с 2002-м и даже превысило отметку в 1 млн. шт. (по данным «АСМ-Холдинга»). Основная заслуга в достижении такого результата принадлежит не отечественным автопроизводителям, а деятельности совместного предприятия «GM-АвтоВАЗ», автосборочных заводов «Автотор», ТагАЗ и «Автофрамос», а также завода «Форд Мотор Компании» во Всеволожске.

В июле 2002 года Правительством РФ была одобрена Концепция развития автомобильной промышленности России. Главной целью Концепции была объявлена интеграция российской автомобильной промышленности в мировое автомобилестроение и выпуск техники, соответствующей мировым требованиям экологии и безопасности. Концепция также предусматривает создание новых мощностей по производству автомобилей, в том числе с участием иностранного капитала, развитие конкуренции и поэтапную интеграцию в мировой автомобильный рынок.

Первым шагом в осуществлении концепции стало практически полное закрытие российского рынка для иномарок старше 7 лет. Однако основную выгоду от этой меры получили не флагманы российской автомобильной промышленности "АвтоВАЗ" и ГАЗ, а импортеры новых автомобилей.

Очевидно, что отечественный автопром не в состоянии самостоятельно обеспечить возрастающий спрос покупателей. В прошлом году продажи автомобилей выросли до 1,5 мил. шт., а все российские автопроизводители собрали не более 1 мил. шт. При этом значительное количество новых отечественных автомобилей является морально устаревшими. Повышения пошлин на иномарки для решения этой проблемы недостаточно. Необходимо привлекать в Россию мировых автопроизводителей, создавая благоприятные условия для инвестиций.

На сегодняшний день, согласно исследованиям компании The Boston Consulting Group, строить и открывать автомобильные заводы в стране, а не ввозить в нее готовые автомобили

выгодно, когда таможенные платежи находятся на уровне 35% (в настоящее время в России они составляют 25%).

Таким образом, сложилось неустойчивое равновесие, когда каждый из иностранных автопроизводителей сам решает, что выгоднее – произвести автомобиль в России или ввезти готовый. В нашей стране, помимо экономических, до недавнего времени были велики еще и политические риски, а также бюрократические формальности.

Пока продажа ввезенных автомобилей оказывается выгоднее, поскольку создание и обслуживание даже самой разветвленной дилерской сети требует несравнимо меньших вложений, чем любой производственный проект, хотя бы потому, что в дополнение к нему опять же придется развивать эту сбытовую сеть.

Несмотря на эти пессимистические выкладки, эксперты считают, что будущее – за созданием совместных производств внутри страны, а не за импортом иномарок. Но в то же время очевидно, что без соответствующей государственной поддержки развивать автомобильный сектор в экономике практически нереально.

Есть и еще одна проблема – монополизм в сфере производства комплектующих, поскольку серьезные конкуренты заводам, работающим еще с советских времен, в России так и не появились. Привлечь иностранных производителей запасных частей и комплектующих – вот задача куда более важная, чем создание предприятий только по сборке иностранных автомобилей в России. С другой стороны, чтобы привлечь в Россию зарубежные сборочные производства, чиновники готовы снизить пошлины на комплектующие для сборки иномарок в 10 раз – с 30% до 3%.

Можно выделить следующие действия, которые могут быть полезны для поддержки отечественной автомобильной промышленности и наполнения рынка современными автомобилями. Все они должны применяться в комплексе:

1. Введение запретительных пошлин на все подержанные автомобили. С учетом требований ВТО можно предусмотреть временное введение подобных пошлин.
2. Установление такого уровня импортных пошлин на новые автомобили, чтобы их ввоз перестал быть выгодным, в сравнении со сборкой на территории России.
3. Установление стимулирующих пошлин на комплектующие для сборки иномарок в России, что позволило бы открывать производства, не дожидаясь переориентации и адаптации российских производителей комплектующих.
4. Создание правовой базы гарантий инвестиций, а также налоговых льгот, учитывая нестабильную политическую и экономическую ситуацию в России.