Деньги в обмен на автоутиль: украинский вариант

Горловский Медиа Портал
20.04.10 15:37

Украинский авторынок пытаются возродить стимулированием покупателей. В минувшем году Украина побила мировой рекорд по темпам падения автопрома - спад составил 84%. Аналитики предполагают, что в нынешнем году ситуация ухудшится еще на 25-30%. В первом квартале 2010 г. продано всего 28 тыс. авто, что на 50% меньше, чем за такой же период прошлого года.

"Рынок опускается к уровню 2000 г.", - отмечают в ассоциации "Укравтопром". Виной всему - отсутствие государственной программы, направленной на поддержку производителей и стимулирование потребителей. Но вместе со сменой власти меняются и экономические приоритеты, подчеркивает "КИД" .

"Колоссальное падение в автомобилестроительной отрасли нашей страны в прошлом году является негативным явлением в отечественном промышленном комплексе и требует немедленного и системного решения" , - заявил **министр промполитики Дмитрий Колесников** . Механизм решения не оригинален, но эффективен - продавать новые автомобили планируется за счет утилизации старых. Экспертный совет при КМ, наконец, завершил разработку долгожданной программы.

Треть - бесплатно. Замысел состоит в том, чтобы убить сразу двух зайцев - помочь автопрому, а заодно и экологии страны. Суть обмена проста - за автомобиль возрастом старше 10 лет с объемом двигателя до 1,5 л, и зарегистрированный на одном владельце более 1 года, можно получить сертификат на 10 тыс. грн. Для автомобилей с двигателем 1,6-3 л - 12,5 тыс. грн, а для автомобилей с моторами свыше 3 л - 15 тыс. грн. Также планируется стимулировать приобретение более экономичных автомобилей: если объемом двигателя приобретаемого автомобиля меньший, нежели у предыдущего, участник программы может рассчитывать на дополнительные 5 тыс. грн. Предполагается создание пунктов утилизации старых автомобилей при дилерских центрах, где будут вести прием автомобилей, выдачу документов, первичную разборку. Далее такие авто будут направляться на металлолом, а их владельцы - за новым автомобилем.

Список последних пока окончательно не утвержден. Известно только, что это будут популярные марки украинских производителей. По предварительным подсчетам, благодаря программе за год обновить украинский автопарк можно на 400 тыс. автомобилей. Потенциальных клиентов - множество: по статистике, 70% автомобилей, зарегистрированных в Украине, выпущены до 2000 г. Наверняка их владельцы были бы не против сменить старого "коня" и купить, например, новую "Славуту" или "Таврию Пикап" за сумму от 38 тыс. грн, Sens - от 59,5 тыс. грн, Lanos - от 62 тыс. грн. (другого

выбора "отечественных" авто, кроме производящихся на ЗАЗе, в Украине нет). Имея же на руках сертификат, расходы сократятся примерно на треть. Правда, немногие автолюбители готовы покрыть оставшуюся часть стоимости авто, ведь средняя зарплата у нас в стране составляет около 2 тыс. грн. И хотя разработчики программы говорят о возможности получения при обмене льготного кредита, пока этот механизм юридически не выписан.

Еще один момент, вызывающий сомнения, - некая несправедливость в ценовой политике: нет разницы, если, к примеру, на утиль сдается "Волга" 1960 г. или десятилетний "Мерседес", стоимость которого намного выше. Почему-то столь щепетильный аспект авторы инициативы не учли. Вот и получается: сумма компенсации - фиксированная, а брать ее или нет (равно, как и участвовать или не участвовать в эксперименте) - дело сугубо личное.

Все уже было. Украина может опираться на опыт целого ряда стран, уже прошедших по этому пути. В конце 2008 - начале 2009 г. во многих странах ЕС успешно стартовали подобные программы. Результат оказался более чем позитивным - меры по стимулированию спроса, предпринятые западными правительствами, обеспечили рост авторынков в Германии на 23% к результату 2008 года, во Франции - на 10,7%. Также рост автопродаж зафиксирован в Чехии - на 12,2%, Австрии - на 8,8%, в Словакии - 6,7%, в Польше - на 0,1%.

Недавно подобный эксперимент стартовал и в России, где автопром также находится в кризисе, сравнимом по масштабам с украинским.

Сможет ли оказать нововведение такое же влияние и на некогда передовую отрасль украинской экономики? Мнения экспертов и участников рынка по этому поводу расходятся. На бумаге все выглядит достаточно гладко, в реальности, как всегда, упирается в привычную нехватку средств. Понятно, что нам не дотянуться до "немецкого размаха", при котором общая сумма выделенных средств составила порядка 5 млрд. евро.

Украине, живущей четвертый месяц без бюджета и имеющей огромный госдолг, найти средства будет нелегко. *"Единственная возможность, которая у нас сегодня остается, - это увеличение заградительных пошлин",* - убежден **глава корпорации "Богдан" Олег Свинарчук**
.

Еще одно предложение - рассмотреть механизм увеличения объемов реализации автомобилей, при этом одну часть средств направить в бюджет, а другую - на стимулирование потребителя. По мнению **заместителя главы правления по автомобильному производству "УкрАвто" Олега Папашева**
, избежать растрат бюджетных ассигнований, увеличить налоговые поступления, а также занятость населения и заработную плату можно за счет уменьшения абсолютных налогов и увеличения товарооборота.

Лучше поздно, чем никогда? С одной стороны, для новой власти такой шаг был бы выгоден. Ведь по обещанию нового Кабмина, предполагаются две статьи, где допустимо увеличение расходов. Это - повышение уровня жизни населения и развитие экономики (а данная программа так или иначе касается обоих). С другой стороны, она не является панацеей. И главный минус тут, пожалуй, в запоздалости и, возможно, недостаточной

проработанности. Тем более что, "отгремев" в течение года на многих мировых площадках, инициатива сейчас уже начинает постепенно затухать. По прогнозам, с отменой "утилизационных бонусов", во второй половине 2010-го начнется падение европейских авторынков, которое составит до 25%, а автопродажи сократятся в общей сложности примерно на миллион машин. При этом, по сведениям Европейской ассоциации автопроизводителей (ACEA), уже в феврале продажи автомобилей на территории Евросоюза выросли лишь на 3%.

Да и у населения, вовлеченного "в процесс", первичная эйфория каким-то странным образом начала улетучиваться. Как показал, к примеру, опрос, проведенный Всероссийским центром изучения общественного мнения, в государственной программе по утилизации старых автомобилей планируют принять участие только 41% россиян, подпадающих под ее действие. Главная причина, по которой часть владельцев старых авто не желает участвовать в этой акции, - неподходящие условия (37%) и недоверие к правительственным программам вообще (30%).

Очевидно, что данная мера по поддержке украинского автопрома - временная. Правда, если отведенным периодом воспользоваться умело, это все же может дать определенный толчок к восстановлению отрасли или, хотя бы, замедлить темпы ее падения.