



JAROSLAV OZANA / CTK / КОММЕРСАНТЪ

гласно статистике продаж за 2017 год, предоставленной аналитическим агентством «Автостат», абсолютное большинство продаж в России приходится на автомобили с двигателями как раз от 1,0 л до 2,0 л — более 84%, и именно на такие машины налоговая ставка выросла в два раза. Второй по объему сегмент продаж, хоть и с большим отрывом, включает машины с моторами от 2,0 л до 3,0 л, и в нем ставки тоже заметно повысились — на 49,3%. В данную категорию попадают бюджетные автомобили, доступные версии популярных кроссоверов, а также младшие модели люксовых марок — например, Mercedes-Benz, BMW, Lexus, Audi и пр. «Утильсбор рассчитывается исходя из объема двигателя автомобиля, то есть для разных комплектаций одной и той же модели с разным объемом двигателя он может быть разным», — объяснил Руслан Павлов, ГК «Автоспеццентр».

А вот доля продаж машин с двигателями объемом более 3,0 л составляет всего 2,9%, и это мощные дорогие автомобили. Утильсбор для них не изменился — их правительство «накажет» ощутимым повышением акцизов, хотя, как отмечают дилеры, в таком сегменте покупатели не так уж чувствительны к повышению цен.

«Основной удар придется по бюджетным автомобилям иностранного производства. Что касается автомобилей премиум- и люкс-класса, то повышение стоимости в связи с индексацией утилизационного сбора не сильно отразит-

ся в процентном соотношении к стоимости автомобиля», — считает господин Павлович из АГ «Авилон».

«Конечный рост цен на иномарки, связанный с увеличением утильсбора, будет соизмерим с повышением самого сбора. Автомобилей, собираемых на территории РФ, повышение цен коснется в меньшей степени, так как производители получают высокие компенсации от государства», — говорит господин Павлов из ГК «Автоспеццентр».

У компании Skoda, которая выпускает свои самые продаваемые модели на заводах в Калуге и Нижнем Новгороде, подорожание действительно коснулось пока только импортируемых моделей. «Повышение было по привозным машинам, в среднем 2–2,5%: это Octavia Combi, дериваты «Октавии» (RS, Scout, Laurin & Klement) и Superb. По локальным продуктам цена не менялась, и пока не планируется», — поведали в российском представительстве чешской марки. Повышение не затронет продукцию АвтоВАЗа, Renault и Kia, все модели которых производятся на территории России.

Если основное повышение цен придется на импортируемые машины, то это еще больше увеличит разрыв между самыми популярными недорогими машинами, производство которых локализовано в РФ, и бюджетными иномарками, которые в Россию ввозят.

«Сложно сказать, почему максимальный рост пришелся на модели с объемом двигателя от 1,0 л до 2,0 л, то есть самые популярные и в основном бюджетные версии. Возможно, в этом есть некий подтекст к локализации сборки автомобилей массового сегмента, ведь государство субсидирует утильсбор для машин, производимых на территории РФ. Автомобили с моторами объемом 3,0 л и больше — это в основном импортные иномарки, которые и сейчас облагаются немаленьким налогом. Повышение утильсбора не повлияет на их локализацию, разве что на очередное повышение цены для конечных покупателей», — считает господин Павлов.

То есть государство либо спровоцирует переход импортеров на локализацию производства, либо, что вероятнее, окончательно убьет импорт недо-

рогих автомобилей. «Сейчас машину на заводе в Петербурге выпустить дороже, чем на заводе в Англии. Там огромные объемы выпуска — порядка полу-миллиона машин в год. Здесь нам нужна хорошая цена от локального поставщика, возможно, некая компенсация логистики, и только тогда возникнет большой потенциал для экспорта. Это же касается и запчастей, не только по Nissan, но и по всей отрасли. Но при этом у Nissan есть четкое видение: чтобы продавать в России и получать прибыль, нужно производить здесь. С этой точки зрения Россия уникальна, мы понимаем желание правительства развивать локальное производство, однако хотим отметить, что любой процесс должен быть экономически целесообразным и выгодным для всех», — ранее рассказывал в интервью «Ъ» вице-президент «Nissan Восток» Джеймс Райт.

Если рассматривать повышение ставок утилизационного сбора вкупе с увеличением акцизов на машины с моторами мощностью более 200 л. с., которое произошло еще в начале года, то больше всего пострадают нишевые машины. Например, «заряженные» модели Kia сее'd GT и Soul GT попадают под удар с двух сторон: они оснащаются двигателем объемом 1,6 л мощностью 204 л. с. Подобные «зажигалки» станут еще дороже — рост ценников может составить до 200 тыс. руб., а значит, на российском рынке будет все больше однотипных бюджетников локальной сборки и все меньше хоть каких-то нестандартных автомобилей. ●

КАК ВЫРАСТУТ ЦЕНЫ НА АВТОМОБИЛИ

ОБЪЕМ ДВИГАТЕЛЯ (Л)	БЫЛО (РУБ.)	СТАЛО (РУБ.)	РОСТ СТАВКИ (%)	ПОВЫШАЮЩИЙ КОЭФФИЦИЕНТ К БАЗОВОЙ СТАВКЕ 20 ТЫС. РУБ.
ДО 1,0	28 400	33 000	17,86	1,65
ОТ 1,0 ДО 2,0	44 200	84 000	90	4,2
ОТ 2,0 ДО 3,0	88 400	126 000	49,3	6,3
ОТ 3,0 ДО 3,5	114 600	114 600	0	5,73
СВЫШЕ 3,5	181 600	181 600	0	9,08
ЭЛЕКТРОМОБИЛИ (НЕ ГИБРИДЫ)	28 400	32 600	14,79	1,63