

Утилизация идет быстро. А стоит ли радоваться?

Стартовавшая в марте программа по утилизации подержанных автомобилей быстро набирает обороты: с начала действия программы выдано 120 тыс. сертификатов и приобретено 40 тыс. автомобилей. По оценкам Минпромторга, не позднее конца июня все 200 тысяч сертификатов будут выданы, и их счастливым обладателям нужно будет лишь дождаться того момента, когда новый автомобиль поступит к дилеру. Эта программа, как отмечают все наблюдатели, и в России оказала стимулирующее воздействие: уже в апреле продажи новых автомобилей выросли впервые за последние полтора года (на 20% к тому же месяцу предыдущего года). Продажи АвтоВАЗа, на чью «классику» спрос особенно высок, выросли на 40%.

Впрочем, лишь время покажет, насколько устойчивым окажется этот подъем спроса на новые автомобили. Ведь по сути дела, государство делает скидку с цены нового автомобиля для потребителя, избавляя его от необходимости накапливать сбережения, подталкивая его к досрочному принятию решения о покупке. Таким образом, государство помогает автозаводам достать завтрашний спрос, но это ведь означает, что повышая спрос сегодня, государство снижает спрос завтрашний. И это не российская специфика: и в Германии, и в США по завершении аналогичных программ наблюдалось довольно резкое снижение объемов продаж новых автомобилей. Разница состоит только в том, что и в Германии, и в США государство оказало финансовую поддержку автопрому ровно в тот момент, когда она была больше всего нужна, - в момент обвального падения. В России же правительство в тот момент отказалось от создания такой же программы, предпочтя более сомнительную по своему эффекту программу субсидирования ставок по автокредитам. Теперь же, дождавшись момента, когда автопром с грохотом рухнул на дно, российские власти пытаются его оживить инъекциями от простуды.

Но, как говорится, дорога ложка к обеду

Ольга Пономаренко