

СОБИРАТЬ МАШИНЫ В РОССИИ НЕВЫГОДНО

Игорь Чернолуцкий, автор альтернативной программы экономического развития Кенигсбергской области.

Зарубежные автопроизводители выказали свое недовольство высокой стоимостью сборки автомобилей в России. По их подсчетам, производство машин в нашей стране обходится на 5% дороже, чем в Европе и Бразилии, и на 15-20% - чем в Корее и Китае. Свою оценку ситуации дали руководитель альянса PSA Peugeot-Citroen и Mitsubishi. Как рассказал гендиректор «П.С.М.А. РУС» Дидье Альтон, «принимая решение о строительстве завода в России, в компании, конечно, рассчитывали на издержки, но не думали, что они будут выше, чем в других странах». Вероятнее всего, в заблуждение ввел миф о дешевых энергоносителях и практически бесплатной рабочей силе. Однако на деле все несколько иначе. «Если тарифы на газ в России действительно невысоки, то электричество оказалось довольно дорогим», — пояснил Альтон. А выгоду от низких зарплат сводит на нет выполнение всех требований Трудового кодекса, а также обучение сотрудников, их транспортировка и т. д. Французский концерн не единственный автопроизводитель, обративший внимание на дороговизну производства в России. К примеру, Volkswagen не устраивает стоимость автокомпонентов — из всех стран мира, в которых у V.W. есть собственная сборка, самым высоким индексом цен на комплектующие является российский.

Тем не менее, крупнейший в России производитель иномарок "Автотор" и канадская компания Magna планируют построить в Калининградской области 21 автомобильный завод. Об этом 9 апреля 2012 года сообщили "Авто-Вести.Ru" со ссылкой на председателя совета директоров "Автотора" Владимира Щербакова. Это заявление он сделал на прошедшем в Тольятти совещании по вопросу о развитии автомобильной отрасли в условиях вступления России в В.Т.О. Планируется, что калининградские заводы будут производить 350 тысяч новых автомобилей в год. Шесть предприятий займутся производством

автомобилей в режиме полного цикла, остальные 15 заводов будут выпускать автокомпоненты. Проект будет разделен на два этапа. В рамках первого этапа: к 1 января 2016 года планируется создать мощности на 200 тыс. автомобилей в год и построить 14 заводов. Второй этап должен завершиться к 2018 году. В калининградский автомобильный кластер войдут заводы уже существующих партнеров "Автотора" - BMW, General Motors и Kia. По словам Щербакова, инвестиции в промышленную часть проекта составят 2,5 млрд. евро. Вместе с промышленными объектами в Калининградской области построят город на 50 тыс. жителей. Финансирование этой части проекта обойдется в 500 млн. евро. Документы по проекту будут переданы в правительство до начала мая 2012 года. Экономически нецелесообразно строить заводы в России, если собранный в той же Корее автомобиль будет значительно дешевле. Так по скромным подсчетам дополнительный **экономический эффект** с одного автомобиля собранного в Корее, а не в России составит от 4 до 5 тыс. долларов, что при запланированной сборке в 200.000 автомобилей составит не менее 800.000.000 долларов в год. Для сравнения, янтарный комбинат в 2011 году заработал 20.000.000 долларов. Кроме того, компания от оптовых и розничных продаж получит прибыль, а бюджет немалые налоги. Фактически, устанавливая высокие заградительные пошлины, мы получаем только прямые убытки, которые покрывает в итоге покупатель автомобиля. Эта сумма в России приблизительно в год достигает 4 млрд. долл. Зачем все это делается, и главное - кем? Экономика России была поставлена с ног на голову. Ответ прост: всему виной преступное подчинение экономических интересов огромной страны в угоду частным интересам маленькой группы лиц. Обычная история — когда глубоко частные интересы выдают за общегосударственные. Под этим соусом нередко тратятся десятки миллиардов рублей федерального бюджета. Наглядных примеров хватает. Скажем, в Республике Тува с немалой помпой за счет бюджета начато строительство железнодорожной ветки Кызыл — Курагино. В действительности проект стоимостью 131 млрд. руб. пролоббирован угольными олигархами, рассчитывающими, что по новой ветке ценнейшие антрацитовые угли Элегестского месторождения