

Васильева Анастасия Максимовна

студентка

ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет»

г. Ульяновск, Ульяновская область

Сеюков Булат Русланович

учащийся

Горчаковский лицей ФГАОУ ВО «Московский государственный институт

международных отношений (университет) МИД РФ»

г. Москва

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ПОВЫШЕНИЯ УТИЛЬСБОРА ДЛЯ РОССИЙСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО РЫНКА

***Аннотация:** в статье анализируются экономические последствия повышения утилизационного сбора (утильсбора) на автомобили в Российской Федерации. Отмечается рост цен на новые автомобили, снижение спроса, изменения в структуре рынка и воздействие на доходы бюджета. Рассматриваются реакции производителей, дилеров и потребителей, а также влияющие макроэкономические факторы. Сделан вывод, что повышение утильсбора имеет противоречивый эффект, так как, с одной стороны, усиливает фискальную функцию и протекционизм, но одновременно снижает доступность автомобилей и замедляет развитие рынка.*

***Ключевые слова:** утилизационный сбор, автомобилисты, автомобильный рынок, социальное неравенство, экономическая политика, потребительское поведение, мобильность населения, фискальные инструменты.*

Утилизационный сбор на транспортные средства в РФ за последние годы стал предметом активной публичной дискуссии. Формально утильсбор декларируется как экологическая и инфраструктурная мера, направленная на покрытие будущих затрат по утилизации транспортных средств и поддержание «круговой экономики», однако на практике он выполняет и фискальные, и протекци-

онистские функции, влияя на цены импорта, поведение производителей и потребителей, а также на развитие вторичного рынка [8].

Разрыв между обязательностью и слабой «видимостью отдачи» делает утильсбор типичным примером скрытого фискального инструмента. В рамках экономической теории подобные платежи часто воспринимаются населением как замаскированные налоги: они встраиваются в стоимость товара и «растворяются» в цене, а потому ощущаются как постоянное удорожание жизни без понятного объяснения, куда именно и с каким эффектом уходят средства. Чем ниже прозрачность распределения поступлений и чем меньше публичных отчетов о результатах, тем выше вероятность, что сбор будет интерпретироваться не как специализированная мера, а как обычное пополнение бюджета под иным названием [2].

Таким образом, утильсбор выполняет двойную функцию. На уровне декларируемой цели он должен стимулировать переработку и обновление автопарка, а на уровне фактического экономического действия – становится устойчивым источником изъятия доходов через рынок автомобилей. Это и создает основу для его анализа как фискального, а не только экологического механизма.

Утильсбор в современном виде появился в России в 2012 году и с тех пор неоднократно корректировался. В 2024–2025 гг. наблюдалась резкая поэтапная индексация ставок: с 1 октября 2024 года ставки были повышены на значительные проценты (в ряде категорий – 70–85%), дальнейшая ежегодная индексация планировалась на период до 2030 года [7].

Повышение утильсбора оказывает прямое влияние на стоимость ввоза и, соответственно, на конечную цену как новых, так и подержанных импортных автомобилей. Аналитики отмечают, что индексация 2024–2025 гг. привела к ожиданиям удорожания на всех сегментах рынка [6].

Итак, можно выделить основные последствия повышения ставок утильсбора.

1. Российские автоконцерны получают конкурентные преимущества.
2. Макроэкономические последствия:

– снижение объёма импорта автомобилей на 25–35 % в первый год после повышения;

– рост доли локального производства до 70–75 % в течение 2–3 лет;

– вклад в инфляцию на уровне 0,3–0,6 процентных пунктов из-за удорожания транспорта;

– увеличение доходов бюджета на 50–100 млрд рублей ежегодно;

– приток инвестиций в производство автокомпонентов.

3. Эффект для конечных потребителей. Граждане сталкиваются с:

– заметным повышением розничных цен на новые автомобили;

– сокращением выбора доступных моделей;

– вынужденным переключением на отечественные марки или подержанные авто возрастом до 3 лет;

– увеличением среднего срока эксплуатации имеющихся транспортных средств [1].

Особенно болезненно повышение ставок утилизационного сбора, вступившего в силу с 1 октября 2024 года, ударило по регионам, традиционно ориентированным на импорт: Дальнему Востоку (японский автопарк), южным регионам (ввоз из Армении и Казахстана) и Сибири (высокий спрос на внедорожники). На этом фоне активизировались и теневые схемы – ввоз через страны ЕАЭС с занижением характеристик, фальсификация документов о возрасте автомобилей, а также манипуляции с временным ввозом и последующей «легализацией». Производители в ответ на вызовы ищут способы минимизировать нагрузку: наращивают долю российских комплектующих, пересматривают логистические схемы и добиваются статуса «локализованного производства», дающего право на льготы. Власти при этом аргументируют повышение сбора необходимостью финансировать систему утилизации, заботиться об экологии и поддерживать отечественных производителей в условиях санкций [5]. Кроме того, рост цен на импорт при закрытом рынке стимулирует появление серого импорта и перераспределение торговых потоков через третьи страны [9].

Повышение утильсбора ожидаемо повышает цены на подержанные автомобили, особенно для тех сегментов, где доля ввоза с пробегом велика.

Увеличение цен на новые автомобили приводит к снижению мобильности граждан с доходами ниже среднего, так как они вынуждены покупать подержанные машины, которые менее безопасны и экологичны. Это в совокупности приводит к устареванию парка машин.

Это повышает социальную напряженность в обществе, так как для многих автомобиль не только средство передвижения, но и дохода. В совокупности снижается уровень стандарта жизни, населения и прослеживается рост обязательных платежей, в том числе и из-за повышения ставок по автокредитам.

В совокупности у граждан складывается мнение, что государственные меры ухудшают качество жизни. Теряется доверие к экономической политике государства.

Итак, повышение утильсбора в России – сложная регуляторная мера с множественными экономическими, институциональными и социальными эффектами. Оно может способствовать финансированию инфраструктуры утилизации и поддержке локального производства, но одновременно вызывает рост цен, изменяет структуру спроса и может ухудшать доступность транспорта для части населения.

Легитимность и эффективность такой политики зависят от прозрачного распределения собранных средств, согласованной долгосрочной стратегии по утилизации и модернизации автопарка, а также от компенсирующих мер для наиболее уязвимых групп и регионов.

Рекомендуется сочетать фискальные коррективы с программами инвестиционной модернизации, социальными компенсаторами и строгой отчетностью по расходованию средств, чтобы утильсбор действительно работал на экологическую и промышленную политику, а не становился инструментом произвольного ограничения конкуренции.

Таким образом, утильсбор как инструмент должен сопровождаться реальными инвестициями в инфраструктуру переработки автомобилей и программа-

ми обмена [4]. Практическая политика должна опираться на моделирование распределения бремени между импортёрами, производителями и потребителями автомобилей [3].

Список литературы

1. Белев С. Г. Последствия повышения утилизационного сбора для транспортных средств в Российской Федерации / С. Г. Белев, Е. О. Матвеев // *Ars Administrandi* (Искусство управления). – 2022. – Т. 14. №1. – С. 25–43. – DOI 10.17072/2218-9173-2022-1-25-43. EDN C0HEZB

2. Гордиенко М.С. Утилизационный сбор в системе фискальных неналоговых платежей РФ / М.С. Гордиенко // *Налоги и налогообложение*. – 2019. – №10. – С. 25–36. – DOI: 10.7256/2454-065X2019.10.31348. EDN IVDNRJ

3. История утилизационного сбора в России. – URL: https://tass.ru/info/7196227?utm_ (дата обращения: 15.12.2025).

4. Кречетова А. Глава «Автостата» оценил влияние нового утильсбора на удорожание авто с пробегом Глава «Автостата» оценил влияние нового утильсбора на удорожание авто с пробегом / А. Кречетова. – URL: https://www.forbes.ru/biznes/551004-glava-avtostata-ocenil-vlianie-novogo-util-sbora-na-udorozanie-avto-s-probegom?utm_ (дата обращения: 10.01.2026).

5. Мирошниченко Н. Индексация утильсбора всегда будет триггером для спроса / Н. Мирошниченко // Газета «Коммерсант». – 24.10.2025. – №197. – С. 10.

6. Никитина О. История утильсбора и его роль в автопроме / О. Никитина // *Коммерсантъ*. – 30.07.2024. – URL: https://www.kommersant.ru/doc/6864097?utm_ (дата обращения: 09.01.2026).

7. Николаева С. Утильсбор с 1 января 2026 года: новые правила / С. Николаева // *Lenta.ru*. – 26.01.2026. – URL: https://lenta.ru/articles/2025/11/11/utilizatsionnyu-sbor-s-1-dekabrya/?utm_ (дата обращения 27.01.2026).

8. Панков А. Прощай, Kia. Вот как изменится рынок бюджетных иномарок в России / А. Панков // Autonews.ru. – 14.10.2025. – URL: https://www.autonews.ru/news/68ee092b9a79470ea6676a82?utm_ (дата обращения 10.01.2026).

9. Повышение утильсбора с 1 октября 2024 // РИА Новости. – 23.10.2024. – URL: <https://ria.ru/20241023/utillsbor-1979656211.html?utm> (дата обращения 10.01.2026).