

ВЛАСТЬ И БИЗНЕС

Казахстанских перевозчиков давят конкуренты

> стр. 1

Парковая зона

С просьбой снизить ставку утильбора на некоторые грузовые автомобили и убрать плату за их первичную регистрацию Союз международных перевозчиков Казахстана (КазАТО) несколько лет обращался в правительство, администрацию президента и другие госорганы.

КазАТО объединяет около 350 автотранспортных компаний. Их общий парк составляет более семи тысяч транспортных средств, в том числе 4705 седельных тягачей и 2358 грузовых автомобилей. Все эти машины попадают в категорию грузовых автомобилей полной массой свыше 12 т, но не более 20 т. Утильбор, введенный с 1 января 2016 года, взимается с таких машин с коэффициентом 21 к базовой ставке в 50 месячных расчетных показателей, или 3,063 млн тенге. При этом для бортовых машин свыше 20 т применяется максимальный в Казахстане коэффициент 41 – 6 млн тенге.

У основных конкурентов казахстанских перевозчиков – российских и белорусских компаний – другие условия для развития. К примеру, в Беларуси с 2018 года освобождены от утильбора и НДС грузовые машины с полной массой 12–50 т, которые соответствуют стандартам «Евро-6» и с момента выпуска которых прошло не более года.

«Благодаря мерам, принятым для поддержки автоперевозчиков в Беларуси, они смогли обновить свой автопарк, и на сегодняшний день он насчитывает 30 тыс. единиц автотранспорта, а во время как у нас в КазАТО всего 7 тыс. И всего в Казахстане около 16 тыс.», – об этом рассказал

представитель КазАТО **Бахыт Хусанов** во время выставки *Automechanika Astana-2021*, которая прошла в конце июня в Нур-Султане.

Россия тоже время даром не теряла. По словам Хусанова, соседи построили пять новых заводов, которые выпускают различные грузовики. Стараяются не отставать в этой гонке и другие региональные игроки. В конце 2020 года Узбекистан отменил утилизационный сбор для грузовиков, выпущенных менее четырех лет назад и отвечающих стандартам «Евро-5».

В Казахстане парк машин, которые курсируют на международных маршрутах, обновляется довольно медленно. По данным директора департамента логистики и перевозок Национальной палаты предпринимателей «Атамекен» **Мурата Амрина**, с 2016 года отечественные компании приобрели 819 машин.

«Это 136 единиц в год. Можно сказать, мизер. Если в 2017 году доля отечественных перевозчиков на рынке международных перевозок составила 52%, то в 2020 году она составила 30–31%. Мы теряем рынок, и сейчас Казахстан забирают иностранные перевозчики. Открываются совместные предприятия России, Беларуси, Турции и литовских компаний», – сказал он.

Уже сейчас, к примеру, при получении трансграничных заказов белорусские транспортные компании с 500–1000 машинами получают преимущество перед казахстанскими, парк которых едва достигает 100 машин. «Белорусы берут вариативностью своих машин, – объясняет руководитель компании-перевозчика **Vista Trans Куат Абиев**. – Они могут все обязательства перекрыть. Когда у тебя парк 500 единиц,

всегда где-то будут машины, если клиенту надо. Плюс тендеры разыгрываются в Европе, соответственно, те же немцы знают белорусов и привлекают их на перегруз и доставку. Те ставят свои машины или просто берут казахские машины».

Однако самое интересное начнется в 2025 году, когда транспортные компании из стран ЕАЭС получат право совершать внутренние перевозки в Казахстане. Амрин представил неутешительные прогнозы по развитию отрасли к этому сроку.

«Если мы не подготовимся к реализации этой программы в 2025 году, то продолжим терять рынок, поскольку мы открываем рынок перевозок внутри Казахстана для иностранных компаний из стран ЕАЭС. Их парк очень мощный – они нас в буквальном смысле могут задавить. Для нас грузообразующая страна – это Китай. Мы, Казахстан, являясь транзитной страной, должны зарабатывать не только на транзите (иностранных перевозчиков, но и самостоятельных перевозках трансграничных грузов. – «Курсив»). Однако при отсутствии должных мер со стороны правительства мы имеем риск ничего не заработать (на собственных перевозках трансграничных грузов. – «Курсив»), – отметил он.

Конкуренты обгоняют Казахстан

Хусанов отметил, что казахстанские компании сократили объем перевозки грузов в СНГ в 2017–2020 годах на 9,4%. В то же время перевозчики третьих стран нарастили грузооборот на 59%.

По его словам, отечественные производители не могут полностью удовлетворить потребность перевозчиков в

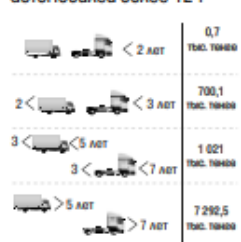
машинах для международных перевозок грузов, которая составляет около тысячи автомобилей в год. Получить комментарии от производителей к моменту сдачи материала в номер не удалось, но в Ассоциации казахстанского автобизнеса (АКАБ), в которую входит производитель, сообщили общие цифры по производству грузовых машин. По данным АКАБ, производство грузовых машин выросло с 1634 единиц в 2017 году до 8240 в 2020 году, или в четыре раза. Однако выпуск дорожных тягачей снизился за указанный период с 224 до 111. В январе – мае 2021 года было произведено 3044 грузовых авто против 2462 годом ранее, в том числе 68 тягачей против 47.

Чтобы стимулировать покупку новых машин, в КазАТО предлагают резко смягчить условия по утильбору и первичной регистрации машин. Речь идет о том, чтобы применить коэффициент не более 11 к базовой ставке утильбора по нескольким категориям грузовиков полной массой 12–50 т, а также освободить от уплаты сбора за первичную регистрацию. То есть максимально утильбор по ним составит 1,6 млн тенге по сравнению с 3,1–6 млн в настоящее время.

В НПП это предложение поддержали. «Мы просим снизить коэффициент до пяти по тем категориям, которые вы отметили. Это порядка 700 тыс. тенге (утильбора. – «Курсив»), которые перевозчики готовы оплачивать, и освободить от сбора за первичную регистрацию», – сказал Амрин.

Он констатировал, что вопрос «очень сложный», поскольку правительство нацелено на поддержку отечественного автопрома. «Вы знаете, что у нас есть производство

Ставки сбора за первичную регистрацию грузовых автомобилей более 12 т



КаМАЗа, сборка МАН, – перечислил спикер. По его словам, за последние три месяца прошло пять совещаний под руководством первого вице-премьера **Алихана Смаилова**, на которых в том числе обсуждалась возможность снижения ставки утильбора. Напомним, утильбор и сбор за первичную регистрацию были введены в Казахстане в 2016-м, чтобы стимулировать местный автопром. Дело в том, что в 2014–2015 годах на фоне крепкого тенге республика резко нарастила импорт автомобилей из стран ЕАЭС. С этого импорта не могут взиматься пошлины, но для него можно установить другие барьеры, такие как утильбор.

Амрин также отметил, что предложения об отмене сбора за первичную регистрацию нашли поддержку у министерств финансов и национальной экономики, когда этот вопрос обсуждался в рабочей группе по налогодобложению. Когда республиканская бюджетная комиссия примет решение на этот счет, сбор не нужно будет платить.

А вот насчет снижения ставки утильбора госорганы настроены категорически против, сообщил Амрин.

В первом полугодии авторынок РК вырос на 55%

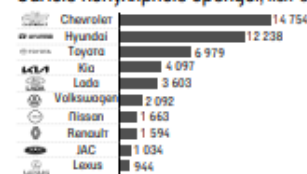
По данным Ассоциации казахстанского автобизнеса (АКАБ), продажи новых автомобилей в Казахстане в июне 2021 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличились на 21,18%.

Ни в прошлом, кризисном не только для казахстанской, но и для мировой экономики, ни в текущем году продажи новых автомобилей в РК не падают. Так, по итогам первого полугодия 2021 года казахстанский рынок вырос на 55,8%, до 56 418 проданных автомобилей.

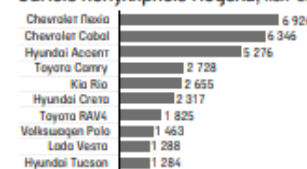
В первом полугодии 2020-го, несмотря на лок-даун карантинных мер, рынок также показывал рост, пусть и не такой серьезный. Тогда продажи новых автомобилей выросли до 36,1 тыс. единиц, или на 12,2%. При этом, что в апреле 2020 года автомобильный рынок РК пережил крупнейшее месячное падение за всю историю статистических наблюдений АКАБ.

Рынок растет, несмотря на дефицит автомобилей во всем мире и высокий спрос на них. При этом спрос на новые автомобили среди населения со средним и высоким уровнем дохода – это значимый показатель в списке экономических индикаторов, отражающих текущее финансово-экономическое состояние граждан, свидетельствующий о сохранении достаточного уровня покупательской способности населения.

Самые популярные бренды, кол-во ед.



Самые популярные модели, кол-во ед.



Источник: АКАБ