



Объединение юридических лиц
«Союз автотранспортников Республики Казахстан»

ОТЧЁТ
ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ПРОЕКТА
«АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И ОЦЕНКА
ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБНОВЛЕНИЯ
ПАРКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН»

Проект выполнен за счет целевого финансирования
Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS»

г. Алматы, 2016 г.

Содержание

	стр.
Введение	4
1. Цель и задачи проекта	7
2. Анализ текущей ситуации обновления парка автотранспортных средств в Республике Казахстан	7
2.1. Техническое состояние парка автотранспортных средств РК.....	7
2.1.1. Динамика общего количество автотранспортных средств по типам АТС	7
2.1.2. Структура и характеристика парка грузовых автомобилей	10
2.1.3. Структура и характеристика парка автобусов.....	18
2.2. Влияние технического состояния автотранспортных средств на безопасность дорожного движения и экологию.....	23
2.2.1. Техническое состояние автотранспортного парка, статистика ежегодных технических осмотров АТС за 2011-2015 годы	23
2.2.2. Анализ дорожно-транспортных происшествий на автомобильном транспорте и влияние состояния парка на дорожную безопасность	27
2.2.3. Динамика потребления топлива и выбросов загрязняющих веществ от автомобильного транспорта за 2011-2015 годы и влияние состояния парка на экологическую безопасность	32
2.3. Анализ ежегодного обновления парка АТС	35
2.3.1 Продажа легковых и коммерческих автомобилей в Казахстане за 2011-2016 годы	35
3. Анализ опыта стран ЕАЭС по обновлению парка автотранспортных средств	37
3.1. Состояние автомобильного транспорта в странах ЕАЭС	37
3.2. Состояние и обновление парка автотранспортных средств в Российской Федерации	42
3.2.1. Продажа автомобилей и обновление парка в России	42
3.3. Состояние и обновление парка автотранспортных средств в Республике Беларусь	44
4. Анализ нормативно-правовой базы РК, оказывающей влияние на приобретение автотранспортных средств	46
4.1. Анализ таможенного законодательства РК	46
4.1.1. Единый таможенный тариф Евразийского экономического союза	47
4.1.2. Тарифные обязательства РК в рамках присоединения к Всемирной торговой организации	55
4.2. Анализ налогового законодательства РК	56
4.2.1. Введение ставок сборов за первичную регистрацию автотранспортных средств и утилизационный сбор	56

4.2.2. Налогообложение транспортных компаний	58
4.3. Программы обновления парка автотранспортных средств в РК.....	66
4.3.1. Предоставление тарифных льгот при ввозе автотранспортных средств	67
4.3.2. Инвестиционные программы	67
4.3.3. Программы финансирования проектов приобретения автотранспортных средств	68
4.4. Перечень барьеров, препятствующих обновлению парка автотранспортных средств	74
4.4.1. Дополнительные сборы при ввозе и приобретении автотранспортных средств	77
4.4.2. Ограничение на осуществление международных перевозок в рамках Евразийского экономического союза автотранспортных средств, ввезенных по ставкам ВТО	81
4.4.3. Анализ мер государственной поддержки отечественного машиностроения и транспортных компаний	82
5. Рекомендации и предложения по вопросам обновления парка автотранспортных средств РК	89
5.1. Рекомендации по устранению барьеров в вопросах обновления парка автотранспортных средств	89
5.2. Предложения по подготовке государственной программы обновления парка автотранспортных средств	90
6. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ	92
Источники	96

Введение

Политика развития автотранспортных услуг в Казахстане

Мировой рынок автомобильных перевозок является одним из наиболее динамично развивающихся по сравнению с рынками других видов транспортных услуг. В последние годы рынок автомобильных грузоперевозок значительно увеличивается в объеме за счет высокой востребованности этих услуг, как у коммерческих предприятий, так и у частных лиц. Появляется большое число новых транспортных компаний, предпочитающих работать в этой сфере, несмотря на то, что финансовый порог вступления на рынок транспортных перевозок довольно высок.

Грузовой автотранспорт является единственным в мире видом транспорта, способным обеспечить доставку грузов в прямом сообщении «от двери до двери» без дополнительных погрузочно-разгрузочных операций. Эта специфическая особенность дополняется еще одним важным фактором – способностью обеспечивать быструю и сохранную доставку грузов в пункты назначения.

Особенности автомобильного транспорта как объекта государственного управления требуют проведения целенаправленной государственной автотранспортной политики, реализуемой на республиканском и местном уровнях. С учетом анализа сложившейся ситуации и мирового опыта эта политика должна строиться на основе следующих основных приоритетов и принципов.

1. В современных условиях опережающему развитию автомобильного транспорта в основных секторах его деятельности в сравнении с другими видами транспорта, как правило, нет альтернативы. Автомобилизация является не только следствием, но и одним из необходимых условий осуществления структурных изменений в экономике страны, предусмотренных различными программными документами правительства.

2. Рост парка автотранспортных средств и интенсивности движения происходит независимо от государства и стимулируется как за счет всех сфер предпринимательства, заинтересованных в расширении объемов и номенклатуры автотранспортных услуг, так и в результате неуклонного увеличения количества подвижного состава автомобильного транспорта в личном пользовании.

3. Государство должно осуществлять рамочное регулирование автотранспортной деятельности на основе правовой базы и с использованием экономических регуляторов, не допуская ведомственного подхода и рассматривая автотранспортный комплекс как единое целое со всеми его позитивными и негативными процессами. Реализация этого принципа потребует, прежде всего, комплексного совершенствования правовой базы автотранспортной деятельности с учетом особенностей всех ее видов и субъектов, совершенствования системы государственного регулирования и

усиления контроля за автотранспортной деятельностью, экономического оздоровления рынка автотранспортных услуг.

4. Важнейшей задачей государственной экономической политики должно стать развитие автодорожной инфраструктуры темпами, адекватными росту интенсивности движения и нагрузок на автомобильные дороги. Реализация этого приоритета направлена на ускорение доставки пассажиров и товаров, на снижение создаваемой автомобильным транспортом экологической нагрузки и дорожной аварийности.

5. При неизбежном увеличении объемов автомобильных перевозок грузов в условиях экономического развития страны государство должно регулировать и проводить меры по контролю темпов роста этих перевозок и парка грузового подвижного состава автомобильного транспорта, в частности: способствовать переключению грузов на другие виды транспорта и стимулировать развитие интермодальных перевозок; содействовать развитию терминальных транспортных систем, транспортной логистики, высокоэффективных транспортных технологий.

6. Автотранспортная деятельность порождает ряд негативных процессов: дорожно-транспортную аварийность, загрязнение окружающей среды, перегрузку дорожной сети. Экономические последствия, динамика нарастания и системный характер этих процессов заставляют рассматривать их как вызов, значимость которого выходит за пределы автотранспортной системы. Повышение безопасности дорожного движения должно рассматриваться как важнейший приоритет государственной социально-экономической политики. При этом вся деятельность по повышению безопасности дорожного движения должна быть скоординирована в рамках общенациональной программы, поддерживаемой на государственном уровне. Меры по снижению экологического воздействия автотранспорта на окружающую среду должны проводиться системно и реализовываться в первую очередь посредством дифференцированного налогового регулирования, стимулирующего производство и эксплуатацию наиболее экологичных транспортных средств, топлива и ресурсосберегающих технологических процессов.

7. Требования к техническому уровню производимых в стране и импортируемых транспортных средств должны вырабатываться и предъявляться на государственном уровне системно, с учетом комплекса экономических и социальных факторов. Для реализации этого принципа целесообразно усовершенствовать механизм сертификации подвижного состава, предусмотрев усиление роли органов управления транспортом, ответственных за их эксплуатацию.

8. При проведении государственной автотранспортной политики по обеспечению функционирования и дальнейшего развития подотрасли необходимо четкое разграничение функций республиканских и местных органов управления в зависимости от уровня решаемых проблем.

Основными задачами государственного регулирования автотранспортной отрасли являются: совершенствование автотранспортной инфраструктуры и

дорожной сети, устранение диспропорции и узких мест в их развитии; модернизация и обновление парка автотранспортных средств с учетом соответствия требованиям международных стандартов; развитие эффективных транспортно-логистических технологий и перевозочных систем, обеспечивающих снижение автотранспортных издержек в обслуживаемых секторах экономики; комплексная информатизация автомобильного транспорта на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных систем; повышение инвестиционной привлекательности автотранспортного бизнеса; поддержка отечественных перевозчиков при осуществлении социально значимых автотранспортных услуг и на международном транспортном рынке; совершенствование нормативно-правовой и законодательной базы, регламентирующей основные направления автотранспортной деятельности; установление рациональной сферы использования автомобильного транспорта и повышение уровня его взаимодействия с другими видами транспорта с учетом обеспечения безопасности населения и устойчивого развития всей транспортной системы.

Важной задачей развития автомобильного транспорта является дальнейшее расширение рынка услуг, повышение качества их выполнения при сокращении эксплуатационных затрат. Расширение рынка автотранспортных услуг предполагает развитие пассажирских и грузовых перевозок, увеличение объемов и номенклатуры услуг с учетом полного удовлетворения возрастающих потребностей в них населения и субъектов хозяйствования при осуществлении внешнеэкономической деятельности государства.

Индустрия автомобильных грузовых перевозок новых стран ЕС и стран СНГ внесла наибольший вклад в рост торговли Восток-Запад. (Например, Латвийские перевозчики осуществляют вне ЕС 40% всей их работы по международным перевозкам, Литва и Эстония — соответственно 34% и 28%, а Польша — 15%).

Приоритетность работы казахстанских перевозчиков на рынке ЕАЭС вызвана как экономическими, так и геополитическими интересами, которые требуют не только сохранения конкурентных позиций казахстанских перевозчиков на данном рынке МАП, но и их стабильного повышения. Усиление потенциальных возможностей казахстанских перевозчиков на рынке ЕАЭС обеспечивается эффективностью и результативностью их функционирования с учетом актуальных требований.

Автотранспортные предприятия (АТП), обладающие лучшими показателями работы на рынке транспортных услуг ЕАЭС, вправе иметь больше возможностей доступа на международный рынок, повышая, тем самым, как свой конкурентный уровень, так и уровень страны.

1. Цель и задачи проекта

Целью настоящего проекта является анализ ситуации в Казахстане по наличию автотранспортных средств отрасли и обоснование необходимости обновления парка для улучшения ситуации по безопасности дорожного движения, повышения эффективности предпринимательской деятельности, решения экологических и социальных проблем экономики, защите рынка перевозок.

Поставлены следующие задачи:

- определить уровень технического состояния отрасли;
- выявить потенциал для развития предпринимательства в автотранспорте;
- определить факторы влияния износа парка автотранспортных средств на эффективность производства, конкурентоспособность и экологию.

2. Анализ текущей ситуации обновления парка автотранспортных средств в Республике Казахстан

2.1. Техническое состояние парка автотранспортных средств РК

2.1.1. Динамика общего количество автотранспортных средств по типам АТС

Общее количество автотранспортных средств (АТС) зарегистрированных в Республике Казахстан по состоянию на 1 января 2016 года составило 4 397 349 единиц, в том числе легковых автомобилей 3 856 500 единиц, грузовых автомобилей 443 161 единиц, автобусов 97 688 единиц (*таблица 1*). Динамика изменения общего количество автотранспортных средств по типам АТС за 2011-2015 годы представлена в *таблице 1* и на *рисунке 1*.

За 2011-2015 годы общее количество автотранспортных средств увеличилось – в 2011 году от 4 066 259 ед. до 4 397 349 ед., в 2015 году на 333090 ед. или на 8,1 %. Наблюдался неравномерный рост количества автомобилей по годам. Наибольший годовой прирост количества АТС к предыдущему году произошел в 2011 году – на 13,6 %. В следующих годах темпы роста уменьшились, а в 2015 году количество АТС даже сократилось на 3,0 %.

За эти годы количество грузовых автомобилей увеличилось – в 2011 году от 414 018 ед. до 443 161 ед., в 2015 году на 29143 ед. или на 7,0 %. Наибольший годовой прирост количества грузовых автомобилей к предыдущему году наблюдался в 2012 году – на 4,9 %. В 2015 году количество грузовых автомобилей увеличилось всего на 1,9 %.

Количество автобусов за 2011-2015 годы изменилось: от 98 441 ед. – в 2011 году до 97 688 ед. – в 2015 году, т.е. сократилось на 753 ед.

Таблица 1- Динамика общего количество автотранспортных средств по типам АТС за 2011-2015 годы

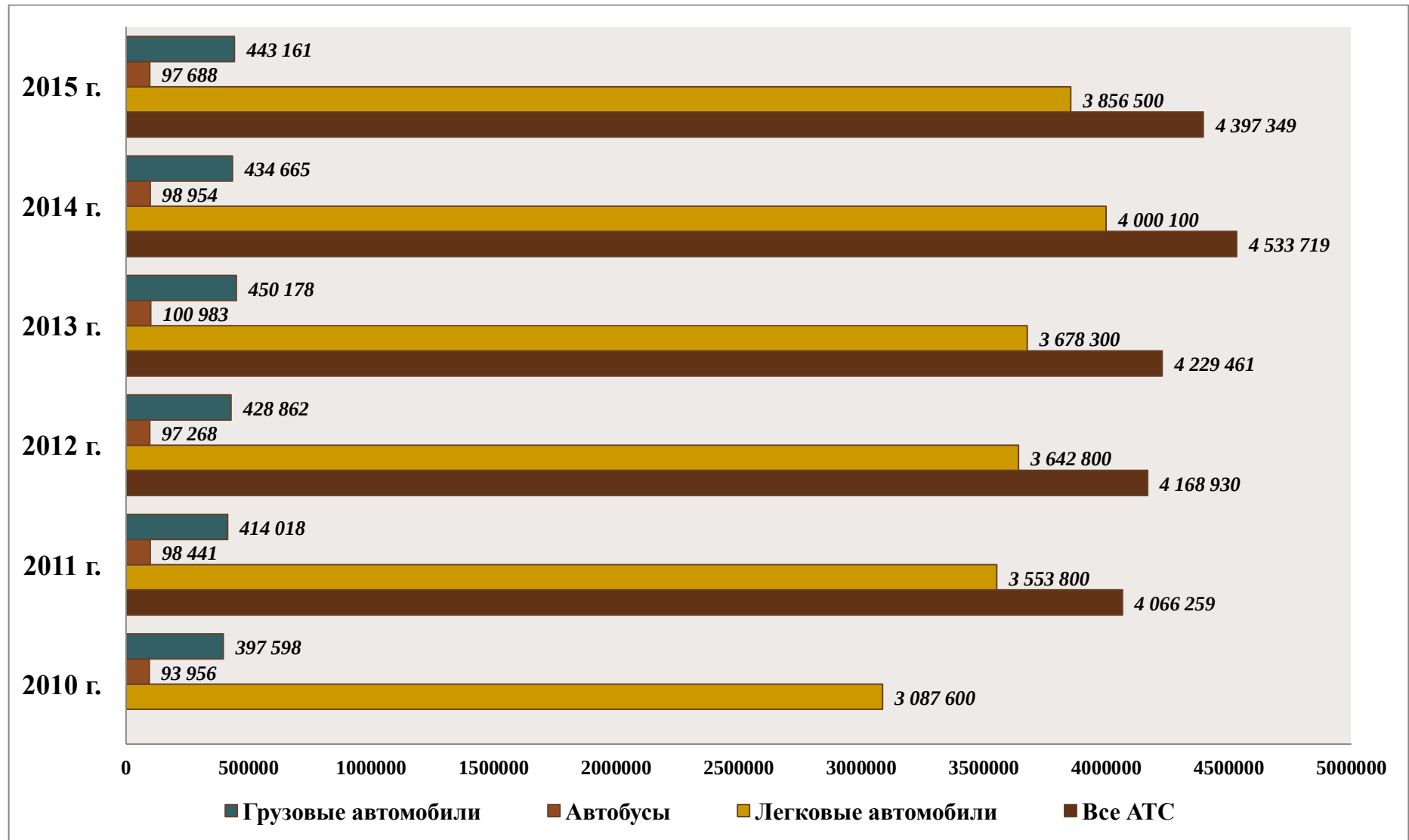
Тип АТС	2010 год	2011 год			2012 год			2013 год		
	количество, ед.	количество, ед.	доля АТС, %	прирост к пред. году, %	количество, ед.	доля АТС, %	прирост к пред. году, %	количество, ед.	доля АТС, %	прирост к пред. году, %
Грузовые автомобили	397 598	414 018	10,1	4,1	428 862	10,2	3,5	450 178	10,6	4,9
Автобусы	93 956	98 441	2,4	4,7	97 268	2,3	-1,1	100 983	2,3	3,8
Легковые автомобили	3 087 600	3 553 800	87,3	15,0	3 642 800	87,4	2,5	3 678 300	86,9	0,9
Все АТС	3 579 154	4 066 259	100	13,6	4 168 930	100	2,5	4 229 461	100	1,4

Продолжение таблицы

Тип АТС	2014 год			2015 год		
	количество, ед.	доля АТС %	прирост к пред. году, %	количество, ед.	доля АТС, %	прирост к пред. году, %
Грузовые автомобили	434 665	9,5	-3,4	443 161	10,0	1,9
Автобусы	98 954	2,1	-2,0	97 688	2,2	-1,2
Легковые автомобили	4 000 100	88,2	8,7	3 856 500	87,7	-3,5
Все АТС	4 533 719	100	7,1	4 397 349	100	-3,0

Источник: [3], [4]

Рисунок 1- Динамика общего количество автотранспортных средств по типам АТС



В 2015 году в общем количестве АТС легковые автомобили составили 87,7%, грузовые автомобили 10,0%, автобусы 2,2% – состав автотранспортных средств по типам автомобилей за 2011-2015 годы практически изменился незначительно.

В зависимости от экономики регионов (областей) Казахстана в них имеются различные количество автотранспортных средств. Распределение грузовых автомобилей и автобусов по регионам (областям) приведено в *таблице 2* и на *рисунке 2*.

Наибольшее количество грузовых автомобилей в 2015 году находилось в Южно-Казахстанской области – 52 572 ед. и Алматинской области – 51 456 ед., наименьшее количество в Западно-Казахстанской области – 14 194 ед.

Наибольшее количество автобусов находилось в Южно-Казахстанской области – 16 079 ед. и в г. Алматы – 9 327 ед., наименьшее количество автобусов в Северо-Казахстанской области – 2 673 ед.

2.1.2. Структура и характеристика парка грузовых автомобилей

В 2015 году количество грузовых автомобилей составляло 443 161 единиц. По основному показателю, грузоподъемности, автомобили распределяются следующим образом: малотоннажные грузовые автомобили с полной массой до 3,5 тонн составляет 21,4%; автомобили средней грузоподъемности с полной массой от 3,5 тонн до 7,5 тонн составляет 22,7%; автомобили большой грузоподъемности с полной массой от 7,5 тонн до 16 тонн составляет 26,1%; автомобили особо большой грузоподъемности с полной массой более 16 тонн и выше составляет 29,8% (*таблица 3, рисунок 3*).

За период времени 2005-2015 годы наблюдается изменение состава грузовых автомобилей по грузоподъемности в сторону уменьшения относительного количества малотоннажных автомобилей – от 40,2% в 2005 году до 21,7% в 2014 году. В то же время более, чем в 2 раза увеличилось относительное количество автомобилей особо большой грузоподъемности – от 11,3% до 25,8%, при неизменных долях автомобилей средней и большой грузоподъемности – 22,6 % и 25,8 % соответственно (*таблица 3, рисунок 3*).

Распределение грузовых автомобилей по принадлежности и странам производства показано в *таблице 4*. Порядка 40% грузовых автомобилей принадлежат юридическим лицам и 60% принадлежат физическим лицам.

За рассматриваемый период времени происходило уменьшение относительного количества автомобилей производства стран СНГ – от 93,0% в 2005 году до 78,7% в 2014 году. Одновременно увеличилось относительное количество автомобилей производства стран ЕС, США, Японии и др. от 6,9% до 21,2%.

Таблица 2 - Распределение грузовых автомобилей и автобусов по регионам (областям) Казахстана на 2015 год

Регионы (области) Казахстана	Грузовые автомобили		Автобусы	
	<i>количество, ед.</i>	<i>%</i>	<i>количество, ед.</i>	<i>%</i>
Республика Казахстан	443 161	100,0	97 688	100
Акмолинская	27 164	6,1	3 619	3,7
Актюбинская	21 693	4,9	4 046	4,1
Алматинская	51 456	11,6	8 767	9,0
Атырауская	16 894	3,8	5 697	5,8
Западно-Казахстанская	14 194	3,2	4 236	4,3
Жамбылская	24 115	5,4	5 262	5,4
Карагандинская	27 817	6,3	5 851	6,0
Костанайская	24 215	5,5	3 234	3,3
Кызылординская	21 071	4,8	5 500	5,6
Мангистауская	21 347	4,8	5 140	5,3
Южно-Казахстанская	52 572	11,9	16 079	16,5
Павлодарская	22 002	5,0	5 258	5,4
Северо-Казахстанская	23 149	5,2	2 673	2,7
Восточно-Казахстанская	36 955	8,3	7 012	7,2
г.Астана	24 987	5,6	5 987	6,1
г.Алматы	33 530	7,6	9 327	9,5

Источник: [3], [4]

Рисунок 2 - Распределение грузовых автомобилей и автобусов по регионам (областям) Казахстана на 2015 год

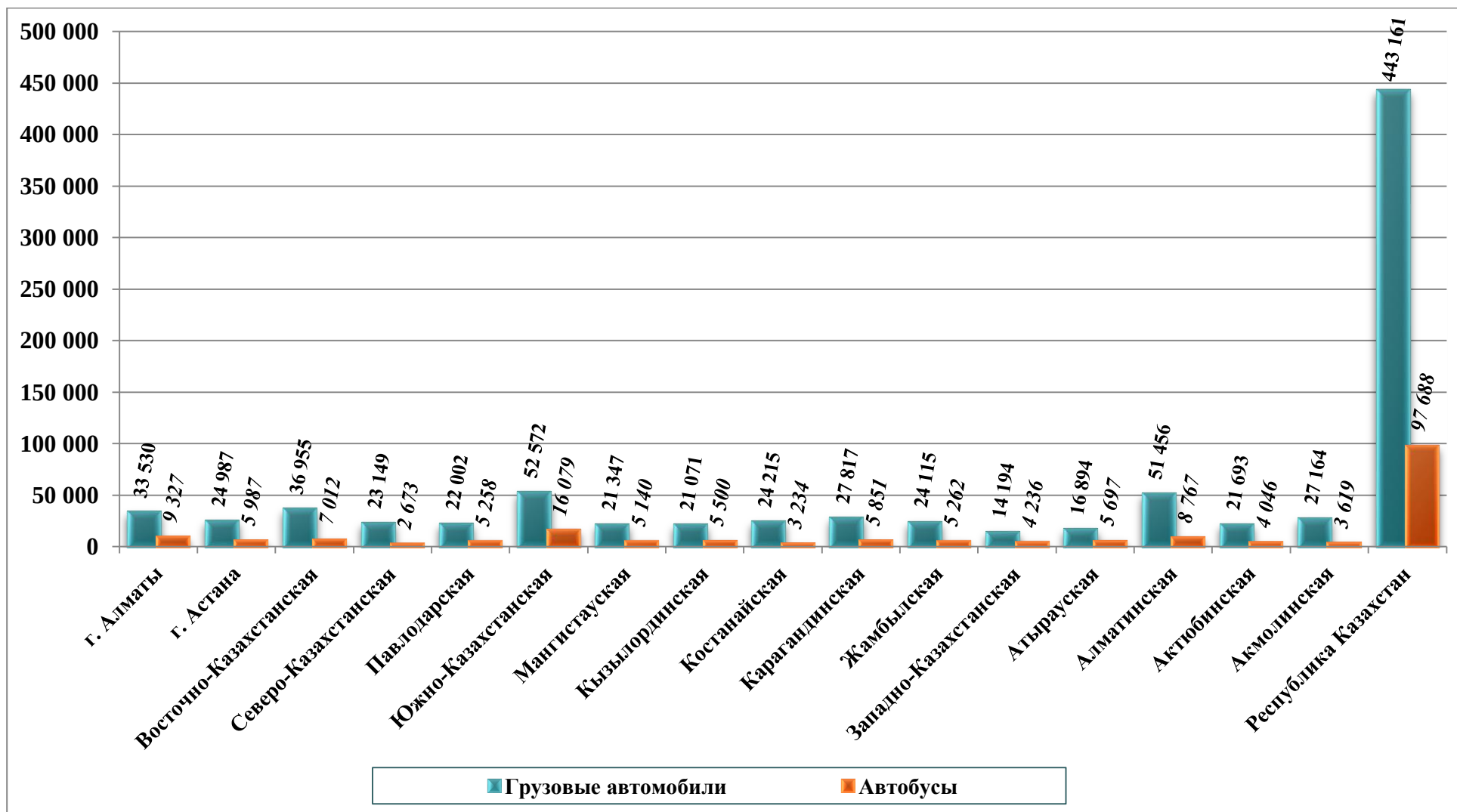


Таблица 3 - Распределение грузовых автомобилей по грузоподъемности

Год	Количество, ед.	Грузоподъемность, полная масса грузового автомобиля							
		Малотонажные, с массой до 3,5 тн		Средней грузоподъемности с массой от 3,5 тн до 7,5 тн		Большой грузоподъемности с массой от 7,5 тн до 16 тн		Особо большой грузоподъемности с массой 16 тн и выше	
		количество	(%)	количество	(%)	количество	(%)	количество	(%)
2015	443 161	94 836	21,4	100 597	22,7	115 665	26,1	132 061	29,8
2014	430 965	93 914	21,7	97 629	22,6	111 627	25,9	127 795	29,6
2013	425 383	100 163	23,5	96 457	22,6	110 087	25,8	118 676	27,9
2012	417 759	107 689	25,7	94 507	22,6	108 150	25,8	107 413	25,7
2011	409 773	113 465	27,6	93 026	22,7	106 317	25,9	96 965	23,6

Источник: [3]

Рисунок 3 - Распределение грузовых автомобилей по грузоподъемности

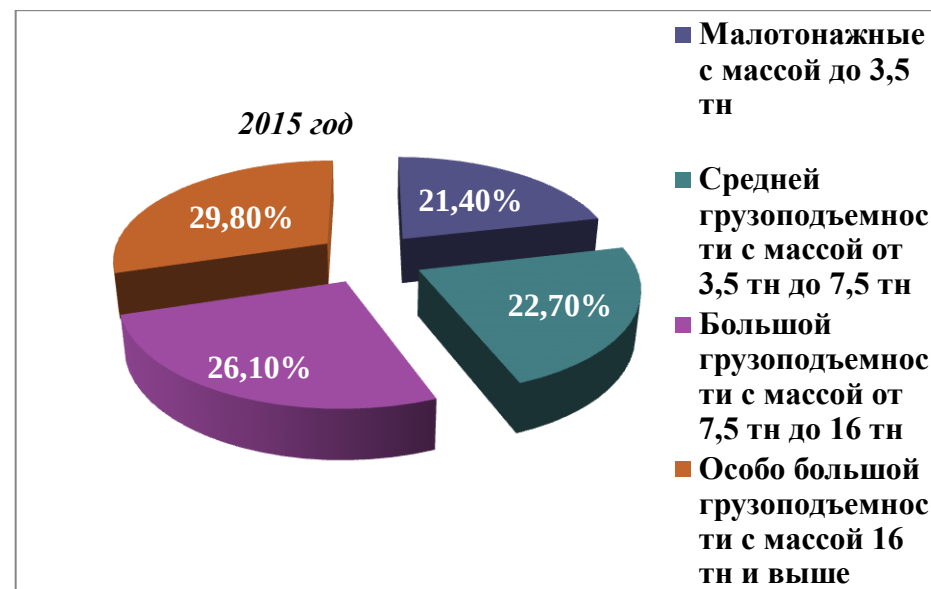
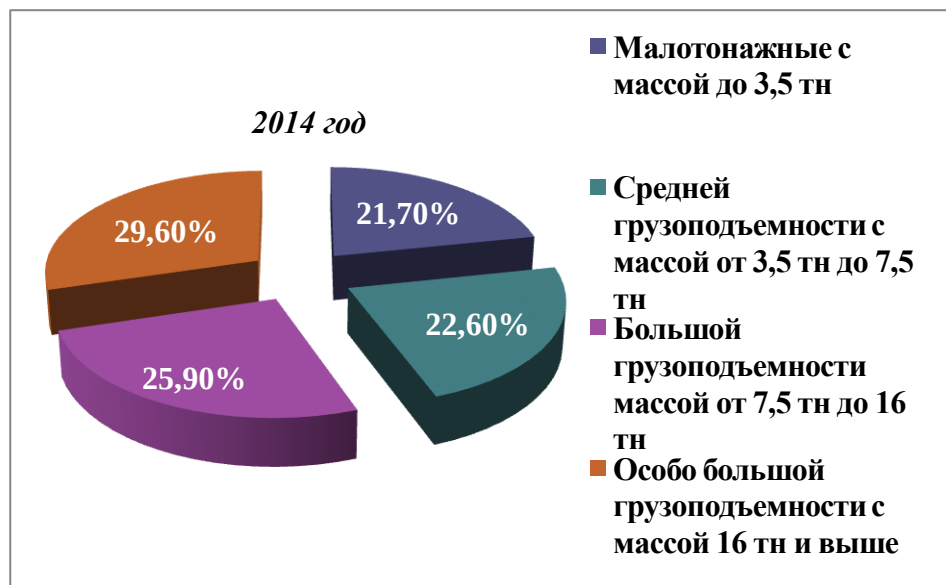


Таблица 4 - Распределение грузовых автомобилей по принадлежности и странам производства

Год	Количество, ед.	По принадлежности				По странам производства			
		Юридические лица		Физические лица		Отечественные, страны СНГ		Иностранные, страны ЕС, США, Япония и другие	
		количество	(%)	количество	(%)	количество	(%)	количество	(%)
2014	430 965	175 558	40,7	255 405	59,2	339 330	78,7	91 635	21,2
2013	425 383	173 402	40,7	251 979	59,2	342 787	80,5	82 596	19,4
2012	417 759	170 946	40,9	246 810	59,0	345 309	82,6	72 450	17,3
2011	409 773	166 693	40,6	243 077	59,3	345 334	84,2	64 439	15,7

Источник: [3]

По виду применяемого топлива на грузовых автомобилях за рассматриваемый период времени наблюдается тенденция увеличения количества дизельных автомобилей и уменьшения количества бензиновых автомобилей. Так, за 2014 г. доля работающих на бензине автомобилей в парке составляет 65,3%, доля автомобилей работающих на дизельном топливе – 29,6%, доля газобаллонных автомобилей – 1,0% и доля грузовых автомобилей, работающих на смешанном топливе (газ и бензин) – 3,7%, а за 2015 год доля автомобилей работающих на бензине в парке составила 74,0%, доля дизельных автомобилей – 17,1%, доля газобаллонных автомобилей – 0,7% и доля грузовых автомобилей, работающих на смешанном топливе (газ и бензин) – 7,9 % (таблица 5, рисунок 4).

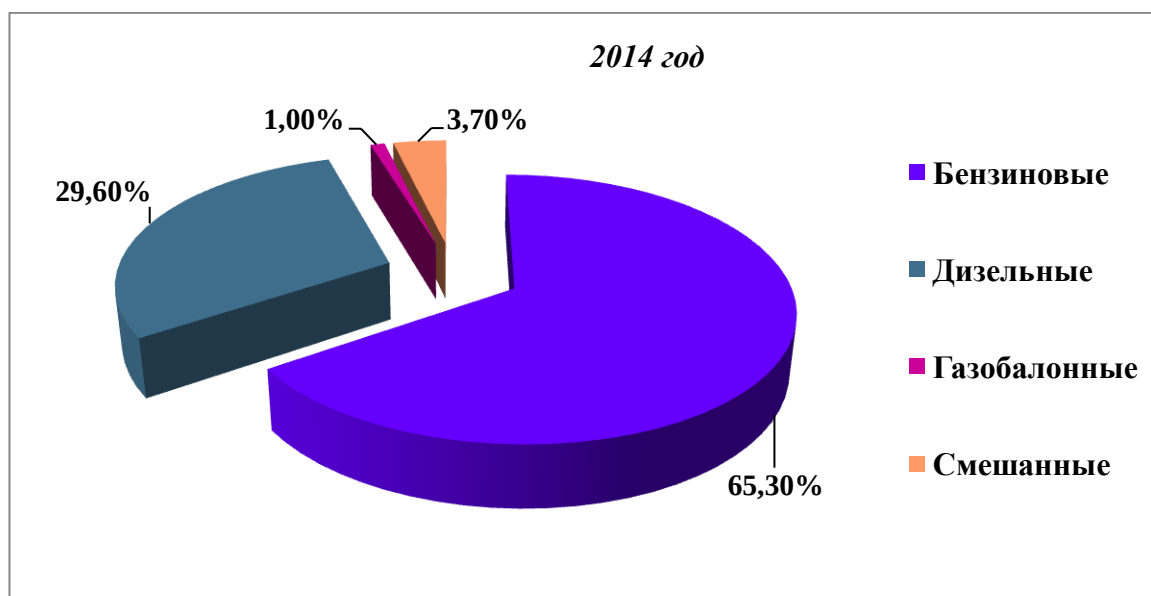
Таблица 5 - Распределение грузовых автомобилей по виду применяемого топлива

Год	Количество, ед.	Грузовые автомобили по виду применяемого топлива							
		Бензиновые		Дизельные		Газобаллонные		Смешанные	
		количество	(%)	количество	(%)	количество	(%)	количество	(%)
2014	430 965	281 731	65,3	127 846	29,6	4 287	1,0	15 946	3,7
2013	425 383	285 377	67,0	117 649	27,6	4 484	1,0	16 605	3,9
2012	417 759	287 428	68,8	106 418	25,4	4 721	1,1	17 805	4,2
2011	409 773	289 164	70,5	96 077	23,4	4 584	1,1	18 562	4,5

Источник: [3]

Следует отметить, что в составе парка грузовых автомобилей недостаточный удельный вес автомобилей, работающих на газовом топливе.

Рисунок 4 - Распределение грузовых автомобилей по виду применяемого топлива, 2014 год



Важным показателем в структуре парка грузовых автомобилей является возрастной состав. В *таблице 6* приведено распределение грузовых автомобилей по году выпуска, в *таблице 7* и на *рисунке 5* показано распределение грузовых автомобилей по возрасту в парках за период 2005 – 2015 годы.

В составе парка грузовых автомобилей за 2014 год: 6,4% автомобилей имеют возраст до 3 лет включительно; 14,3% – имеют возраст 4-10 лет; 6,3% – имеют возраст 11-15 лет; 8,1% – имеют возраст 16-20 лет и 64,8% – имеют возраст старше 20 лет. Для сравнения, за 2005 год в парке 3,3% автомобилей имели возраст до 3 лет включительно, 7,5% – возраст 4-10 лет, 22,8% – возраст 11-15 лет, 23,4% – возраст 16-20 лет и 43,0% автомобилей имели возраст старше 20 лет.

В последние годы в составе парка грузовых автомобилей сохраняется значительная доля (64,8%) старых автомобилей, имеющих возраст старше 20 лет.

Наличие в составе парка значительного количества старых грузовых автомобилей оказывает существенные негативные последствия на их применении. Эксплуатация изношенного, требующего списания, физически устаревшего парка, является основным фактором неудовлетворительного положения по безопасности дорожного движения

Также, повышаются эксплуатационные расходы на топливо и запасные части, снижается уровень технической готовности. Эти факторы приводят к увеличению себестоимости перевозок и снижают конкурентоспособность грузового парка.

Грузовые автомобили возраста более 10-15 лет не отвечают экологическим требованиям и дают повышенный уровень вредных выбросов в окружающую среду.

Таблица 6 - Распределение грузовых автомобилей по году выпуска

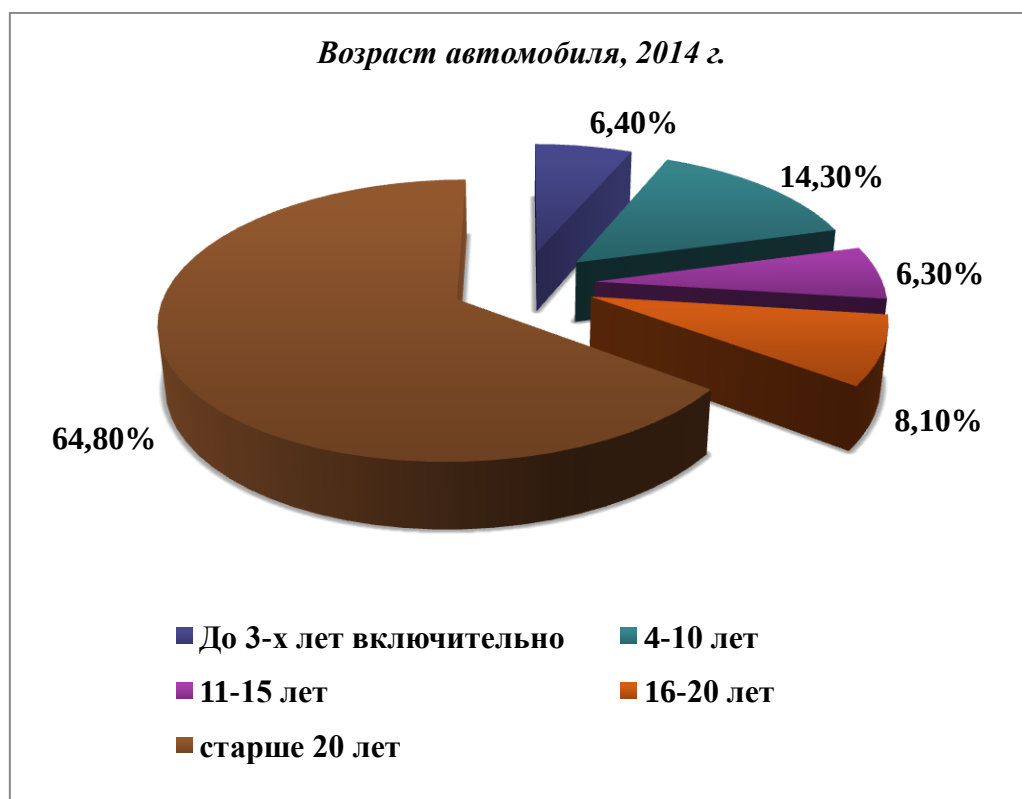
<i>Год</i>	<i>Количество, ед.</i>	<i>Годы выпуска</i>											
		<i>1960-1990</i>		<i>1991-1995</i>		<i>1996-2000</i>		<i>2001-2005</i>		<i>2006-2010</i>		<i>2011-2014</i>	
		<i>количес тво</i>	<i>(%)</i>	<i>количес тво</i>	<i>(%)</i>	<i>количес тво</i>	<i>(%)</i>	<i>количес тво</i>	<i>(%)</i>	<i>количес тво</i>	<i>(%)</i>	<i>количес тво</i>	<i>(%)</i>
2014	430 965	205 558	47,7	80 488	18,6	23 746	5,5	28 265	6,5	47 013	10,9	36 409	8,4
2013	425 383	208 386	48,9	81 357	19,1	24 075	5,6	28 534	6,7	46 624	10,9	26 806	6,3
2012	417 759	211 020	50,5	82 341	19,7	24 433	5,8	28 613	6,8	45 619	10,9	16 041	3,8
2011	409 773	213 473	52,1	83 239	20,3	24 443	5,9	28 490	6,9	44 648	10,9	5 687	1,3

Источник: [3]

Таблица 7 - Распределение грузовых автомобилей по возрасту

<i>Год</i>	<i>Возраст автомобиля</i>				
	<i>до 3 лет включит.</i>	<i>4-10 лет</i>	<i>11-15 лет</i>	<i>16-20 лет</i>	<i>старше 20 лет</i>
	<i>относительное количество, %</i>	<i>относительное количество, %</i>	<i>относительное количество, %</i>	<i>относительное количество, %</i>	<i>относительное количество, %</i>
2014	6,4	14,3	6,3	8,1	64,8
2013	6,3	13,6	6,9	11,0	62,7
2012	6,0	12,8	6,25	14,2	60,7
2011	5,7	12,1	6,2	17,4	58,5

Рисунок 5 - Распределение грузовых автомобилей по возрасту



В настоящее время технический уровень автотранспортного средства определяется его соответствием экологическим стандартам на выбросы вредных веществ. Согласно классификации действующего в Казахстане Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» уровень соответствия АТС к экологическим стандартам оценивается экологическими классами: Евро 0, Евро 1, Евро 2, Евро 3, Евро 4, Евро 5. Экологический класс автомобиля можно установить по стране производства и году выпуска. В *таблице 8* приведены экологические классы грузовых автомобилей и автобусов в зависимости от года выпуска и страны производства.

Таблица 8 - Экологические классы грузовых автомобилей и автобусов в зависимости от года выпуска и страны производства

Страна производства АТС	Вид АТС по топливу	Экологический класс				
		Евро-0	Евро-1	Евро-2	Евро-3	Евро-4
Отечественные, страны СНГ	бензиновый	до 2006 г.	-	с 2006 г.	с 2008 г.	с 2010 г.
	дизельный	до 1997 г.	1997 г. - 2000 г.	с 2001 г.	с 2008 г.	с 2010 г.
Иностранные, страны ЕС и другие	бензиновый	до 1992 г.	1992 г. - 1996 г.	1997 г. - 2000 г.	2001 г. - 2004 г.	с 2005 г.
	дизельный	до 1992 г.	1992 г. - 1996 г.	1997 г. - 2001 г.	2002 г. - 2004 г.	с 2005 г.

Источник: [2]

В грузовом парке Казахстана за 2014 год 72,0% грузовых автомобилей относится к экологическому классу Евро 0, которые выпущены до 1992 года в странах ЕС и других, а также выпуска до 2005 года производства стран СНГ, 15,3% грузовых автомобилей соответствует экологическому классу Евро 1-3 и 11,4% соответствует экологическому классу Евро 4. В составе грузового парка Казахстана 72,0% автомобилей не соответствует требованиям экологических стандартов на выбросы вредных веществ (таблица 9).

Таблица 9 - Распределение грузовых автомобилей по экологическому классу (по стандартам Евро 1-4)

Год	Экологический класс		
	Евро 0	Евро 1-3	Евро 4
	<i>относительное количество, %</i>	<i>относительное количество, %</i>	<i>относительное количество, %</i>
2014	72,0	15,3	11,4
2011	81,1	12,2	5,8

Источник: [3]

В связи с тем, что Алматы является одним из самых неблагополучных в экологическом отношении городов страны, здесь и далее в работе приводим статистические данные по этому городу отдельно.

В грузовом парке г. Алматы за 2015 год 39,8% грузовых автомобилей относится к экологическому классу Евро 0; 5,5% грузовых автомобилей соответствует экологическому классу Евро 1; 9,8% грузовых автомобилей соответствует экологическому классу Евро 2; 4,3% грузовых автомобилей соответствует экологическому классу Евро 3 и 40,4% соответствует экологическому классу Евро 4-5.

В г. Алматы 39,8% автомобилей не соответствует требованиям экологических стандартов на выбросы вредных веществ (таблица 10).

Таблица 10 - Распределение грузовых автомобилей по экологическому классу по г. Алматы (по стандартам Евро 1-5)

Год	Экологический класс				
	Евро 0	Евро 1	Евро 2	Евро 3	Евро 4-5
	<i>относительное количество, %</i>	<i>относительное количество, %</i>	<i>относительное количество, %</i>	<i>относительное количество, %</i>	<i>относительное количество, %</i>
2015	39,8	5,5	9,8	4,3	40,3
2012	50,2	5,2	12,9	4,1	27,2

2.1.3. Структура и характеристика парка автобусов

В 2015 году общее количество автобусов насчитывалось 97 688 единиц. В данном парке автобусы по типу и количеству мест распределяются

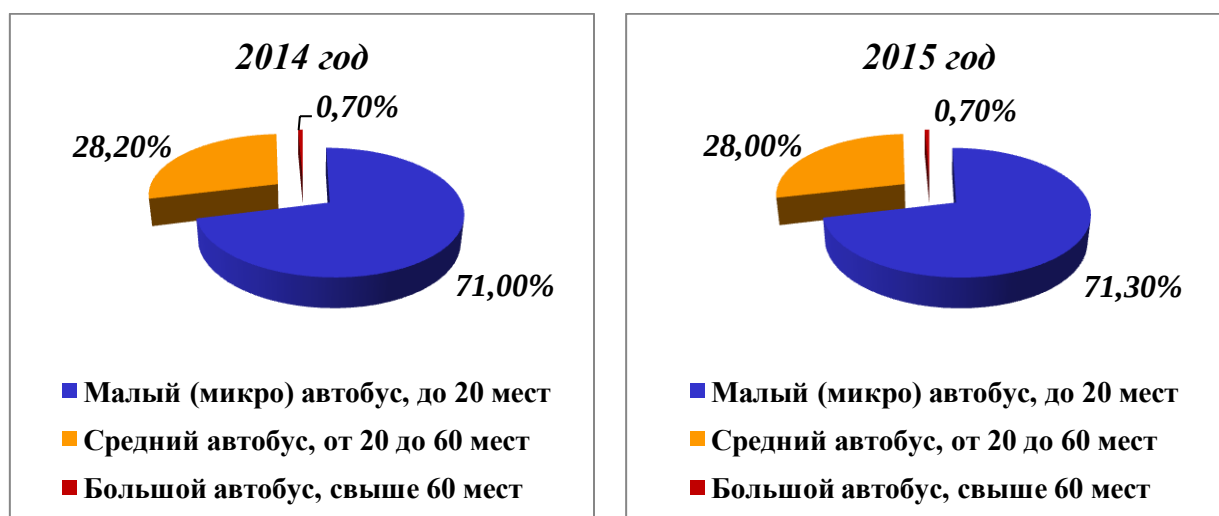
следующим образом: малые (микро) автобусы с количеством до 20 мест составляют 71,3%; средние автобусы с количеством от 20 до 60 мест составляют 28,0%; большие автобусы с количеством свыше 60 мест составляет 0,7 (таблица 11, рисунок 6).

Таблица 11 - Распределение автобусов по типу и количеству мест

Год	Кол-во, ед.	Тип и количество мест автобуса					
		малый (микро) автобус, до 20 мест		средний автобус, от 20 до 60 мест		большой автобус, свыше 60 мест	
		кол-во	(%)	кол-во	(%)	кол-во	(%)
2015	97 688	69 651	71,3	27 353	28,0	684	0,7
2014	101 094	71 855	71,0	28 584	28,2	655	0,7
2013	98 559	70 347	71,4	27 532	27,9	680	0,7
2012	94 184	68 257	72,5	25 246	26,8	681	0,7
2011	91 659	67 149	73,3	23 823	26,0	687	0,7

Источник: [3]

Рисунок 6 - Распределение автобусов по типу и количеству мест, 2014-2015 годы



За период времени 2005-2014 годы наблюдается изменение состава автобусов по типу и количеству мест, в сторону уменьшения относительного количества микроавтобусов от 77,6% в 2005 году до 71,0% в 2014 году. В то же время увеличилось относительное количество средних автобусов от 20,7% до 25,8%, при сохранении доли больших автобусов в последние годы на уровне 0,7% (таблица 11).

По принадлежности – порядка 40% автобусов находится во владении юридических лиц и 60% автобусов принадлежат физическим лицам (таблица 12).

За прошедший период времени происходило уменьшение относительного количества автобусов производства стран СНГ от 81,9% в 2005 году до 55,4% в 2014 году. Одновременно увеличилось относительное количество автобусов производства стран ЕС, США, Японии и др. от 18,1% до 44,6% (таблица 12).

Таблица 12 - Распределение автобусов по принадлежности и странам производства

Год	Кол-во, ед.	По принадлежности				По странам производства			
		Юридические лица		Физические лица		Отечественные, страны СНГ		Иностранные, страны ЕС, США, Япония и другие	
		Кол-во	(%)	Кол-во	(%)	Кол-во	(%)	Кол-во	(%)
2014	101 094	40 170	39,7	60 924	60,3	49 478	55,4	37 302	44,6
2013	98 559	39 038	39,6	59 521	60,4	49 815	58,1	34 045	41,9
2012	94 184	37 538	39,9	56 646	60,1	37 538	39,9	56 646	60,1
2011	91 659	36 681	40,0	54 978	60,0	48 696	61,5	27 530	38,5

Источник: [3]

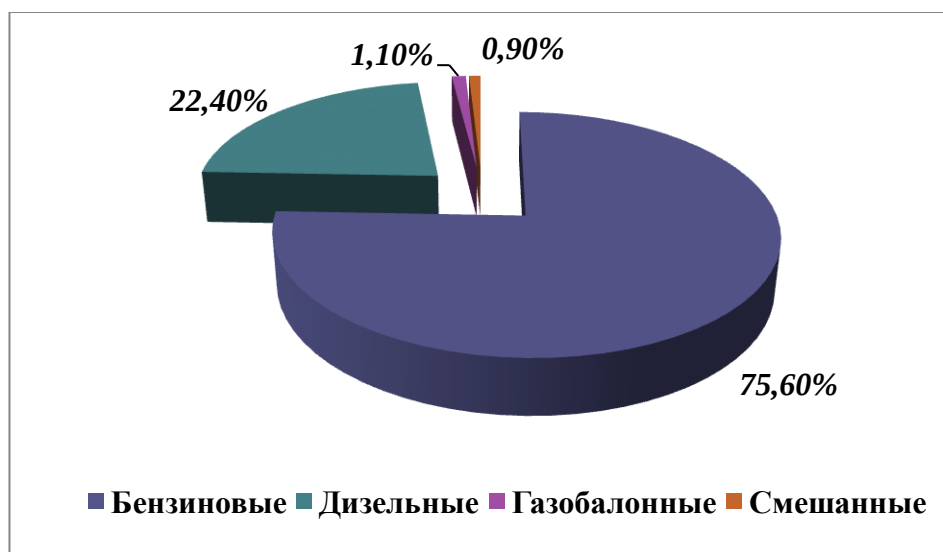
За рассматриваемый период времени наблюдается тенденция увеличения количества автобусов, работающих на дизельном топливе, и уменьшения количества автобусов, работающих на бензине. Так, за 2014 г. доля бензиновых автобусов в парке составила 75,6%; доля дизельных автомобилей – 22,4%; доля газобаллонных автобусов – 1,1% и доля автобусов, работающих на смешанном топливе (газ и бензин), – 0,9%. А за 2005 год доля бензиновых автобусов в парке составляла 93,4%; доля дизельных автобусов – 6,2%; доля газобаллонных автобусов – 0,2% и доля автобусов, работающих на смешанном топливе (газ и бензин), – 0,1% (таблица 13, рисунок 7).

Таблица 13 - Распределение автобусов по виду применяемого топлива

Год	Кол-во, ед.	Автобусы по виду применяемого топлива							
		Бензиновые		Дизельные		Газобаллонные		Смешанные	
		кол-во	(%)	кол-во	(%)	кол-во	(%)	кол-во	(%)
2014	101 094	69 245	75,6	15 527	22,4	1 010	1,1	897	0,9
2013	98 559	69 162	78,1	13 235	20,4	921	1,0	434	0,5
2012	94 184	67 261	79,4	10 779	19,4	762	0,8	201	0,2
2011	91 659	65 904	80,7	9 310	18,9	789	0,9	104	0,1

Источник: [3]

Рисунок 7 - Распределение автобусов по виду применяемого топлива, 2014 год



На сегодняшний день, по-прежнему, в составе парка остается крайне низкая удельная доля автобусов, работающих на газовом топливе.

Возрастной состав является важным показателем парка автобусов. В *таблице 14* приведено распределение автобусов по году выпуска, в *таблице 15* и на *рисунке 8* показано распределение автобусов по возрасту в парках за период 2005–2015 годы.

Таблица 14 - Распределение автобусов по году выпуска

Год	Количество, ед.	Годы выпуска					
		1960-1990		1991-1995		1996-2000	
		Кол-во	(%)	Кол-во	(%)	Кол-во	(%)
2014	101 094	33 025	32,7	13 951	13,8	9 389	9,3
2013	98 559	34 068	34,6	14 279	14,5	9 566	9,7
2012	94 184	35 052	37,2	14 537	15,4	9 557	10,1
2011	91 659	35 929	39,2	14 744	16,1	9 510	10,4

Продолжение таблицы

Год	Количество, ед.	Годы выпуска					
		2001-2005		2006-2010		2011-2014	
		Кол-во	(%)	Кол-во	(%)	Кол-во	(%)
2014	101 094	15 820	15,7	15 254	15,1	11 760	11,6
2013	98 559	16 016	16,2	14 303	14,5	8 388	8,5
2012	94 184	15 652	16,6	12 840	13,6	4 575	4,9
2011	91 659	15 325	16,7	12 362	13,5	1 780	1,9

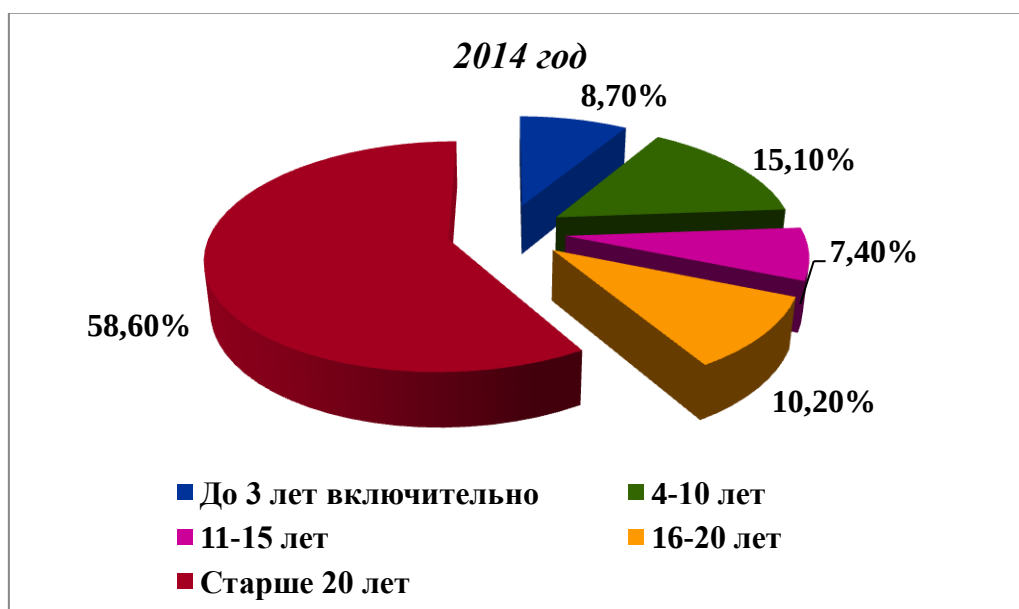
Источник: [3]

Таблица 15 - Распределение автобусов по возрасту

Год	Возраст автобуса				
	до 3 лет включит.	4-10 лет	11-15 лет	16-20 лет	старше 20 лет
	<i>относит. кол-во, %</i>	<i>относит. кол-во, %</i>	<i>относит. кол-во, %</i>	<i>относит. кол-во, %</i>	<i>относит. кол-во, %</i>
2014	8,7	15,1	7,4	10,2	58,6
2013	6,3	13,6	6,3	11,0	62,7
2012	6,0	12,8	6,2	14,1	60,7
2011	5,7	12,1	6,1	17,4	58,5

Источник: [3]

Рисунок 8 - Распределение автобусов по возрасту, 2014 год



В составе парка автобусов за 2014 год 8,7% автобусов имеют возраст до 3 лет включительно; 15,1 % – имеют возраст от 4 до 10 лет; 7,4 % – имеют возраст 11-15 лет; 10,2% – имеет возраст 16-20 лет и 58,6 % – имеет возраст старше 20 лет. Для сравнения, в парке за 2005 год 9,3% автобусов имели возраст до 3 лет включительно, 17,0 % – возраст от 4 до 10 лет; 21,0% – возраст 11-15 лет; 18,1% – возраст 16-20 лет и 33,8% – возраст старше 20 лет.

В последние годы в составе парка автобусов сохраняется значительная доля, (58,6% за 2014 г.), старых автобусов, имеющих возраст старше 20 лет. Наличие в составе парка большого количества старых автобусов оказывает существенные негативные последствия от их применения.

В парке автобусов Казахстана за 2014 год 51,8 % автобусов относились к экологическому классу Евро 0, которые выпущены до 1992 года в странах ЕС и других, а также выпуска до 2005 года производства стран СНГ, 28,5 % автобусов соответствовали экологическому классу Евро 1-3 и 19,7 % соответствовали экологическому классу Евро 4. В составе парка 51,8%

автобусов не соответствует требованиям экологических стандартов на выбросы вредных веществ (*таблица 16*).

**Таблица 16 - Распределение автобусов по экологическому классу
(по стандартам Евро 1-4)**

Год	Экологический класс		
	Евро 0	Евро 1-3	Евро 4
	<i>относительное количество, %</i>	<i>относительное количество, %</i>	<i>относительное количество, %</i>
2014	51,8	28,5	19,7
2011	67,8	67,8	8,9

Источник: [3]

В автобусном парке г. Алматы за 2015 год 38,6 % автобусов относится к экологическому классу Евро 0; 6,7% автобусов соответствует экологическому классу Евро 1; 7,1% автобусов соответствует экологическому классу Евро 2; 9,4% автобусов соответствует экологическому классу Евро 3 и 36,9% автобусов соответствует экологическому классу Евро 4-5.

В Алматы 38,6% автобусов не соответствует требованиям экологических стандартов на выбросы вредных веществ (*таблица 17*).

**Таблица 17 - Распределение автобусов по экологическому классу
по г. Алматы (по стандартам Евро 1-5)**

Год	Экологический класс				
	Евро 0	Евро 1	Евро 2	Евро 3	Евро 4-5
	<i>Относит. кол-во, %</i>	<i>Относит. кол-во, %</i>	<i>Относит. кол-во, %</i>	<i>Относит. кол-во, %</i>	<i>Относит. кол-во, %</i>
2015	38,6	6,7	7,1	9,4	36,9
2012	46,3	8,1	9,1	11,6	24,3

Источник: [3]

2.2. Влияние технического состояния автотранспортных средств на безопасность дорожного движения и экологию

2.2.1. Техническое состояние автотранспортного парка, статистика ежегодных технических осмотров АТС за 2011-2015 годы

В новой поправке к постановлению Правительства Республики Казахстан от 17 мая 2011 года № 523 «Об утверждении Правил организации и проведения обязательного технического осмотра механических транспортных средств....» установлены следующие периодичности прохождения обязательного технического осмотра автотранспортных средств.

Грузовые автомобили разрешенной максимальной массой менее 3,5 тонны:

- не старше 3-х лет — освобождаются от прохождения;
- от 3 до 7 лет — проходят раз в 2 года;
- от 7 лет и старше — ежегодно.

Грузовые автомобили разрешенной максимальной массой более 3,5 тонны (а также прицепы и полуприцепы с разрешённой максимальной массой более 3,5 тонны) – ежегодно.

Автобусы, автомобили такси, а также грузовые автомобили, оборудованные для систематической перевозки людей, с числом мест для сидения более 8 (кроме места водителя) – раз в шесть месяцев.

Легковые автомобили:

- не старше 3-х лет — освобождаются от прохождения;
- от 3 до 7 лет — проходят раз в 2 года;
- от 7 лет и старше — ежегодно.

Статистические данные результатов ежегодных технических осмотров автотранспортных средств за 2011-2015 годы приведены в *таблице 18 (рисунок 9)* (по данным Комитета транспорта МИР РК).

Таблица 18 - Прохождение АТС ежегодных технических осмотров за 2011-2015 годы

Категория АТС	Показатели		2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
"С" Грузовые автомобили	Наличие типа АТС	ед.	414018	428862	450178	434665	443161
	представлено на ТО и % от наличия	ед.	174825	139543	180878	201011	214868
		%	42,2	32,5	40,2	46,2	48,5
	прошли ТО и % от представленного	ед.	171698	132289	162550	180178	198231
		%	98,2	94,9	89,9	89,5	92,2
	не прошли ТО и % от представленного	ед.	3127	7254	18328	20833	16637
		%	1,8	5,1	10,1	10,5	7,8
"D" Автобусы	Наличие типа АТС	ед.	98441	97268	100883	98954	97688
	представлено на ТО и % от наличия	ед.	60557	63271	83309	92727	95324
		%	61,5	65	82,6	93,7	97,6

	прошли ТО и % от представл енного	ед.	59069	58768	74666	83025	86547
		%	97,5	92,8	89,5	89,5	90,8
	не прошли ТО и % от представл енного	ед.	1488	4503	8643	9702	8777
		%	2,5	7,2	10,5	10,5	9,2
"В" Легковые автомобили	Наличие типа АТС	ед.	3553800	3642800	3678300	4000100	3856500
	представл ено на ТО и % от наличия	ед.	1609560	1521577	2000143	2186404	2128349
		%	45,2	41,7	54,4	54,6	55,2
	прошли ТО и % от представл енного	ед.	1604657	1412154	1725871	1863057	1861870
		%	99,6	92,8	86,2	85,3	87,5
	не прошли ТО и % от представл енного	ед.	4903	109423	274272	323347	266479
		%	0,4	7,2	13,8	14,7	12,5
Все АТС	Наличие АТС	ед.	4066259	4168930	4229461	4533719	4397349
	представл ено на ТО и % от наличия	ед.	1920929	1780142	2334746	2558168	2515308
		%	45,3	41,3	53,5	54,7	55,4
	прошли ТО и % от представл енного	ед.	1910099	1657491	2030046	2558168	2221041
		%	99,5	93	86,7	85,7	88
	не прошли ТО и % от представл енного	ед.	10830	122651	304700	357403	294267
		%	0,5	7	13,3	14,3	12

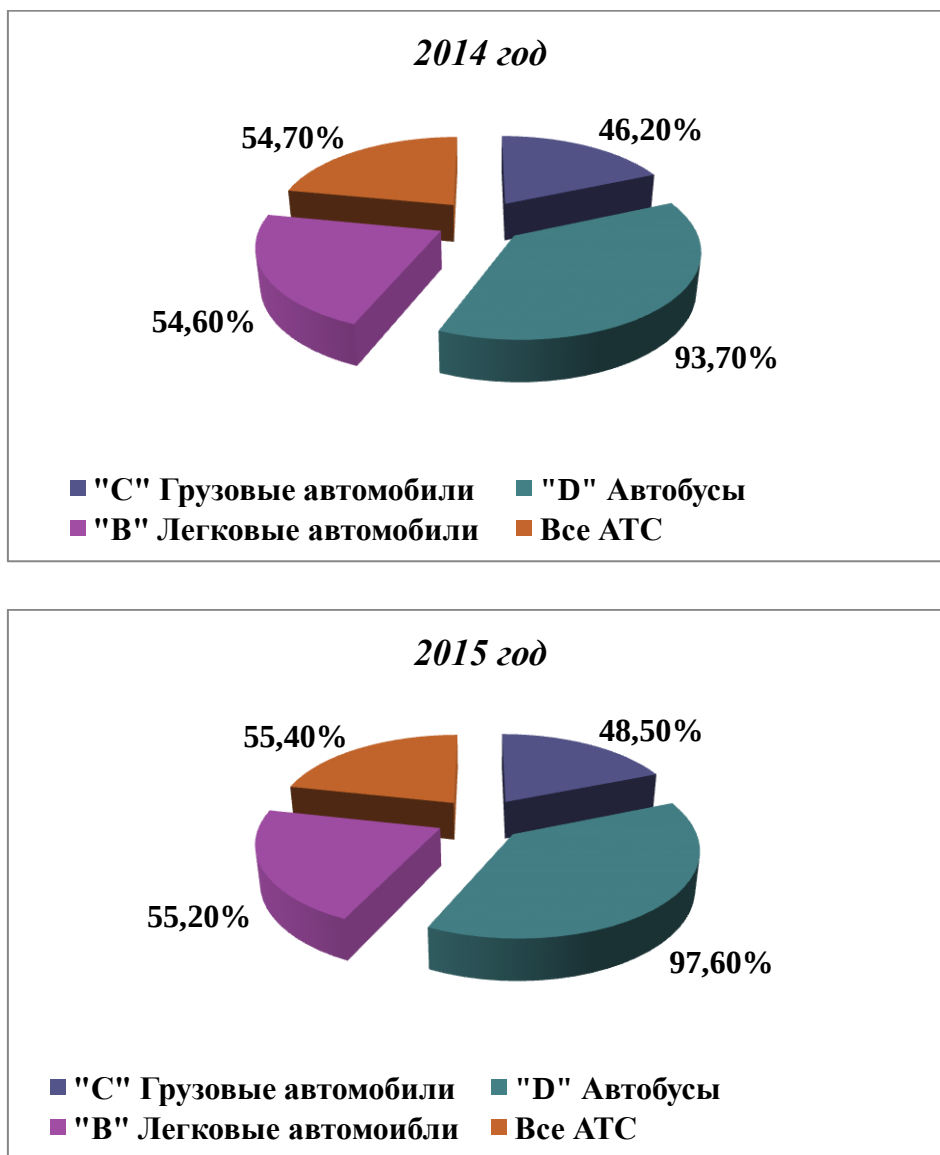
Источник: Комитет транспорта МИР РК, [3]

В 2015 г. на технический осмотр были представлены 214 868 ед. грузовых автомобилей, что составляет 48,5% от имеющихся в наличии 443 161 ед. в этой категории. Из представленных на технический осмотр грузовых автомобилей прошли технический осмотр 198 231 ед. (92,2%) и не прошли технический осмотр 16 637 ед. (7,8%).

По категории автобусы на технический осмотр были представлены 95 324 ед., что составляет 97,6% от имеющегося наличия 97 688 ед. Из

представленных на технический осмотр автобусов прошли ТО 86 547 ед. (90,8%) и не прошли технический осмотр 8 777 ед. (9,2%).

Рисунок 9 - Прохождение АТС ежегодных технических осмотров за 2011-2015 годы



По всем категориям АТС, на технический осмотр в 2015 году были представлены 2 515 308 ед., что составляет 55,4% от имеющихся в наличии 4 397 349 ед. Из представленных на технический осмотр, прошли осмотр 2 221 041 ед. (88%) автотранспортных средств и не прошли 294 267 ед. (12%). Примерно аналогичные результаты ежегодного технического осмотра автотранспортных средств наблюдаются за 2011-2014 годы (*таблица 18*).

Из приведенных данных следует, что ежегодно от 45% до 60% автотранспортных средств не предоставляются на технический осмотр. Так, в 2015 году с учетом периодичности прохождения по категориям и возрасту должны были быть предъявлены к техническому осмотру 96,7% имеющего

наличия грузовых автомобилей. Фактически представлено 50,1%, не представлено 49,9% от подлежащего к техническому осмотру количества грузовых автомобилей.

Количество предъявляемых к техническому осмотру имеющихся в наличии автобусов, с учетом того, что они проходят технический осмотр два раза в год, должно быть в два раза больше. Фактически было представлено 48,3 %, не представлено 51,7% от подлежащего к техническому осмотру количества автобусов.

В 2015 г. из представленных в количестве 214 868 ед. грузовых автомобилей прошли технический осмотр 198 231 ед., что составляет 92,2% от представленных, и не прошли 16 637 ед. или 7,8% от представленных. Из представленных в количестве 95 324 ед. автобусов прошли технический осмотр 86 547 ед., что составляет 90,8% от представленных, и не прошли 16 637 ед. или 9,2% от представленных. Так же, ежегодно по техническому состоянию не проходят технический осмотр от 7,8% до 10,5% предъявленного количества грузовых автомобилей и от 7,2% до 10,5% предъявленного количества автобусов.

Причинами значительного количества не пройденных технический осмотр автотранспортных средств могут быть:

- не подготовленность автомобилей к техническому осмотру из за неудовлетворительного состояния, связанного с высокой степенью износа;
- покупка не зарегистрированных талонов технического осмотра и диагностических карт, не прошедших технический осмотр автомобилей;
- низкая потребность автотранспортных средств на рынке перевозок. Это касается особенно грузовых автомобилей;
- другие экономические причины.

Из отмеченных можно особо выделить причину не представления автомобилей на обязательный осмотр из-за низкого уровня технического состояния парка и высокой степени износа автотранспортных средств.

2.2.2. Анализ дорожно-транспортных происшествий на автомобильном транспорте и влияние состояния парка на дорожную безопасность.

Дорожно-транспортным происшествием (ДТП) называют событие, нарушившее нормальный процесс дорожного движения и вызвавшее ранение, гибель людей или повреждение транспортных средств и дорожных сооружений.

В настоящее время принята следующая классификация дорожно-транспортных происшествий: наезд на пешехода и велосипедиста, столкновение, опрокидывание, наезд на стоящее транспортное средство и на неподвижное препятствие.

Факторы, способствовавшие к возникновению дорожно-транспортного происшествия, объединены в следующие группы:

- водители (превышение скорости движения в опасных условиях, нарушение правил обгона, несоблюдение очередности проезда, неподача или неправильная подача сигналов, нарушение требований сигналов и другие);
- пешеходы (переход в неустановленном месте, ходьба вдоль проезжей части при наличии тротуара, переход перед близко идущим транспортным средством и другие);
- велосипедисты (несоблюдение очередности проезда, неподача или неправильная подача сигналов, внезапный выезд из ряда и другие);
- дорожные условия (неудовлетворительное состояние дороги и дорожных знаков, погодные условия и другие);
- техническое состояние транспортного средства (неисправность тормозной системы, рулевого управления, светосигнальных устройств и другие).

По материалам мировой статистики причины ДТП распределяются примерно:

- из-за неправильных действий человека 60...70%;
- из-за неудовлетворительного состояния дороги и несоответствия дорожных условий характеру движения 20...30%;
- из-за технической неисправности автомобиля 10...20%.

Статистика дорожно-транспортных происшествий в Казахстане производится в соответствии со сведениями отчета формы № ДТП-1 «О лицах, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях».

Согласно статистики в период за 2003-2015 годы число дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах увеличилось от 14 013 в 2003 г. до 18 890 в 2015 г. За этот период пострадало: в 2003 г. погибли 1 889 чел., ранены 16 951 чел.; в 2015 г. погибли 2 453 чел., ранены 24 055 чел. (*таблица 19, рисунок 10*).

Таким образом, Казахстан поставил печальный рекорд по количеству погибших в ДТП. 24,2 человека на 100 000 человек населения ежегодно гибнет на дорогах нашей страны в ДТП.

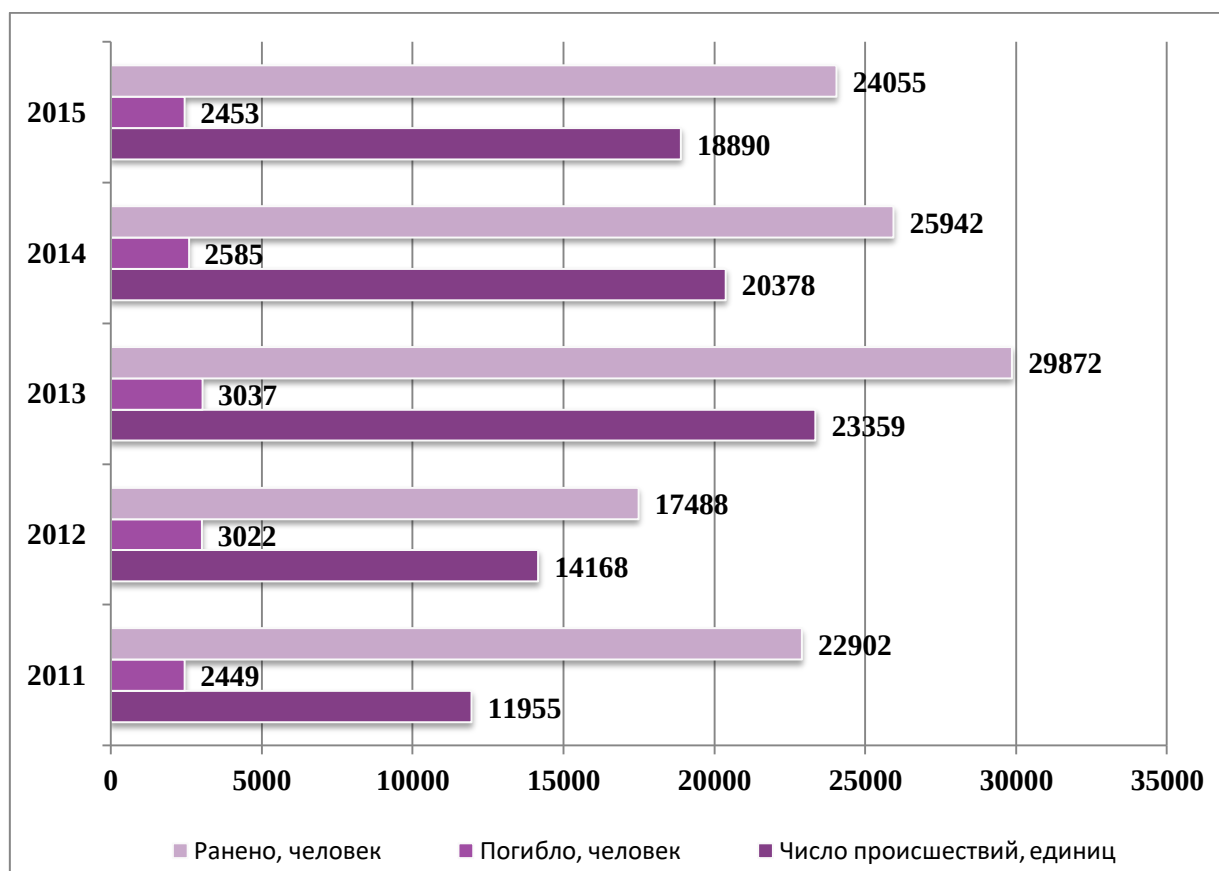
К примеру, в России этот показатель равен 20,8 на 100 тыс. человек.

Таблица 19 - Динамика дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах и пострадавших в них

Годы	2011	2012	2013	2014	2015
Число происшествий, единиц	11 955	14 168	23 359	20 378	18 890
Погибло, человек	2 449	3 022	3 037	2 585	2453
Ранено, человек	22 902	17 488	29 872	25 942	24055

Источник: [6]

Рисунок 10 - Динамика дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах



Из видов дорожно-транспортных происшествий наибольшее число имеет наезд на пешехода: 44,4 % от общего числа ДТП в 2013 г. и 43,3 % в 2015 г. Число столкновения транспортных средств составляет: 34,9 % от общего числа ДТП в 2013 г. и 34,5 % в 2015 г. Остальные виды ДТП составляют 1,1 – 8,9 % (таблица 20).

Таблица 20 - Число дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах по видам

Виды ДТП	2013 г.		2014 г.		2015 г.	
	Всего	в % от общего числа ДТП	Всего	в % от общего числа ДТП	Всего	в % от общего числа ДТП
Число дорожно-транспортных происшествий - всего, единиц	23 359	100,0	20 378	100,0	18 890	100,0
в том числе:						
наезд на пешехода	10 381	44,4	9 099	44,7	8 175	43,3
столкновения транспортных средств	8 158	34,9	6 718	33,0	6 522	34,5

наезд на препятствие	1 057	4,5	923	4,5	916	4,8
вследствие опрокидывания	1 965	8,4	1 760	8,6	1 673	8,9
вследствие падения пассажира	654	2,8	525	2,6	589	3,1
наезд на стоящие транспортные средства	310	1,3	319	1,6	291	1,5
наезд на животных	91	0,4	71	0,3	104	0,6
наезд на велосипедистов	485	2,1	411	2,0	396	2,1
другие виды происшествий	258	1,1	552	2,7	224	1,2

Источник: [7]

Одним из основных причин дорожно-транспортных происшествий является превышение скорости. В 2015 году 32,5 % ДТП произошли по причине превышения скорости, 8,9 % – при проезде пешеходных переходов, 6,4 – выезд на полосу встречного движения, 4,1 % – переход пешеходами проезжей части в неустановленном месте и 48,1 % – по другим причинам (таблица 21).

Таблица 21 - Причины дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах

Причины ДТП	2013 г.		2014 г.		2015 г.	
	Всего	в % от общего числа ДТП	Всего	в % от общего числа ДТП	Всего	в % от общего числа ДТП
Число дорожно-транспортных происшествий - всего, единиц	23 359	100,0	20 378	100,0	18 890	100,0
в том числе по причине:						
превышение скорости	5 289	22,6	6 073	29,8	6 138	32,5
при проезде пешеходных переходов	2 207	9,4	2 012	9,9	1 685	8,9
выезд на полосу встречного движения	1 700	7,3	1 381	6,8	1 211	6,4
переход пешеходами проезжей части в неустановленном месте	1 475	6,3	1 029	5,0	773	4,1
другие	12 688	54,3	9 883	48,5	9 083	48,1

Источник: [7]

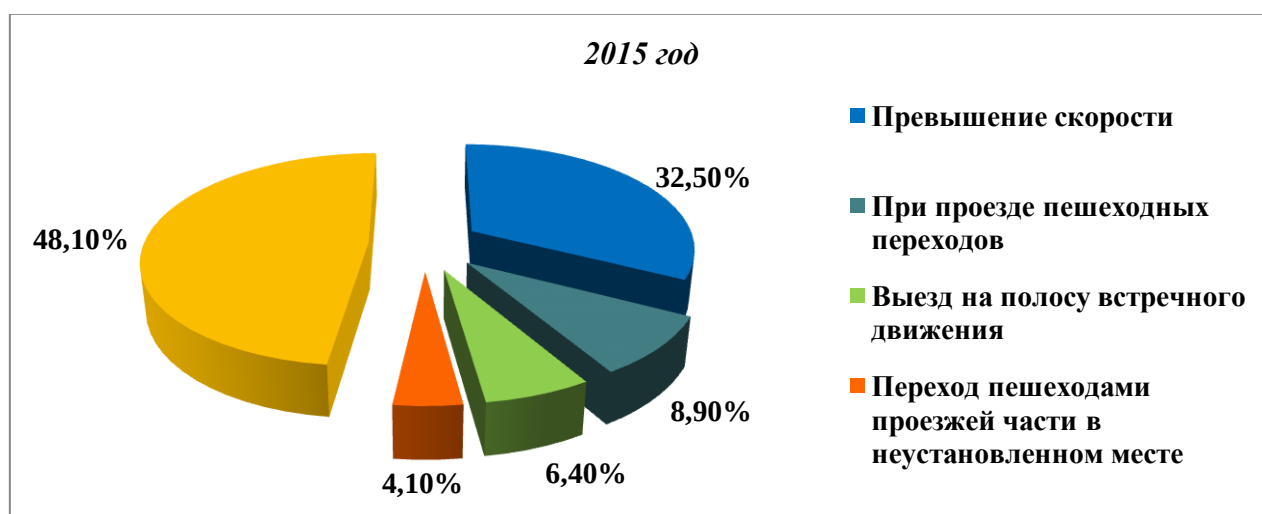
За 2015 год по Республике было зарегистрировано 18 890 дорожно-транспортных происшествий и по сравнению с 2014 годом (2014 г. – 20 378) наблюдалось снижение на 7,3%.

В регионах Казахстана наибольшее число ДТП было зафиксировано в г. Алматы – 5 588 случаев и в Южно-Казахстанской области – 3 370 случаев. По количеству автотранспорта в дорожных авариях в 2015 г. участвовало 27 358 (2014 г. – 29 232) транспортных средств, из которых: 24 018 (2014 г. – 25 586) – легковые автомобили; 1 105 (2014 г. – 1 124) – автобусы, трамваи, троллейбусы; 896 (996) – грузовой транспорт; 1 339 (2014 г. – 1 526) – иные виды.

Большая часть дорожно-транспортных происшествий совершается из-за неправильных действий водителей, не соответствующих требованиям безопасности движения, по вине которых в 2015 г. произошло 17 783 (94 %) дорожных происшествий. Пешеходы стали виновниками 1 008 (6 %) ДТП.

Наиболее массовыми видами дорожно-транспортных происшествий являются наезды транспортных средств на пешеходов – 8 175, столкновение – 6 522 и опрокидывание – 1 673, наезды на препятствие – 916, наезды на велосипедистов – 396, наезды на животных – 104.

Рисунок 11 - Причины дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах



Как показывает анализ основные причины ДТП это: крайне низкая культура и дисциплина участников дорожного движения, неполное соответствие дорожно-транспортной инфраструктуры и недостаточная эффективность функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, что является основными факторами, влияющими на состояние аварийности и травматизма в стране.

К сожалению, следует отметить, что в официальных данных дорожно-транспортных происшествий в Казахстане отсутствует информация о причинах ДТП по технической неисправности транспортных средств. Следует полагать, среди причин происхождения ДТП техническое состояние транспорта имеет существенное значение. Определенную часть вины

водителя в ДТП можно отнести также к техническому состоянию транспорта, так как от технического уровня автомобиля, от его комфортности, конструктивного совершенства тормозной системы, рулевого управления, светосигнальных устройств зависит состояние и действия водителя в дорожной ситуации.

Имеется также определенная причинная связь между техническим состоянием и возрастом с одной стороны и дорожной безопасностью автотранспортных средств с другой. Чем старше возраст автомобиля, тем больше вероятность его попадания в дорожно-транспортные происшествия.

В связи с этим на основании материалов мировой статистики и проведенного анализа можно принять, что порядка 20 % ДТП происходит по причине технического состояния автотранспортного средства.

2.2.3. Динамика потребления топлива и выбросов загрязняющих веществ от автомобильного транспорта за 2011-2015 годы и влияние состояния парка на экологическую безопасность.

Потребление топлива и выбросы загрязняющих (вредных) веществ автотранспортными средствами зависит от их первоначального технологического уровня, год выпуска и страны производства, соответствия стандартам на выбросы загрязняющих веществ, а также времени эксплуатации и возраста.

Технологический уровень автомобилей можно оценить по их соответствию европейским стандартам Евро (см. раздел 1.2, таблица 8). Чем больше класс автомобиля по стандарту Евро, тем меньше удельный расход топлива и выбросы загрязняющих веществ. Автомобили старшего возраста класса Евро 0 (выпуска ранее 1992 г. – европейские и 2004 г. – российские) по сравнению с автомобилями классов Евро 1 - Евро 4 имеют значительно большие выбросы и расход топлива.

Например, грузовой автомобиль массой до 3,5 тн класса Евро 3, работающий на бензине по сравнению с аналогичным грузовым класса Евро 3 имеет на 13,0 % меньше расход топлива, на 89,2 % (или в 9,2 раза) меньше выброса окиси углерода CO, на 84,6 % (или в 6,5 раза) меньше выброса углеводородов CH и на 92,6 % (или в 13,5 раза) меньше выброса окислов азота NO (таблица 22).

Таблица 22 - Удельные расходы топлива и выбросы АТС по стандартам Евро

Тип АТС	Стандарт Евро	Вид топлива	Расход топлива, г/км	Нормы выбросов загрязняющих веществ по стандарту, г/км				
				CO	CH	NO	SO ₂	CO ₂
Грузовые автомобили	Евро 0	бензин	111,0	26,8	3,9	2,7	0,053	300,0
		дизтопливо	106,1	1,2	0,25	3,4	0,358	324,9

массой до 3,5 тн, малые автобусы, городские улицы дороги, II	Евро 3	бензин	96,6	2,9	0,6	0,2	0,053	300,0
		дизтопли во	98,4	0,4	0,07	1	0,101	324,9
	Снижение, %	бензин	13,0	89,2	84,6	92,6	0,0	0,0
		дизтопли во	7,2	66,7	72,0	70,6	71,8	0,0
Грузовые автомобили массой от 3,5 до 7,5 тн	Евро 0	дизтопли во	142,6	3,0	1,6	4,8	0,5	413,4
	Евро 3	дизтопли во	133,1	0,9	0,9	1,7	0,5	413,4
	Снижение, %	дизтопли во	6,7	70,0	43,8	64,6	0,0	0,0
Средние автобусы от 20 до 60 мест	Евро 0	дизтопли во	160,9	2,7	2,6	8,7	0,513	466,4
	Евро 3	дизтопли во	150,2	1,1	0,8	2,6	0,513	466,4
	Снижение, %	дизтопли во	6,7	59,3	69,2	70,1	0,0	0,0

Источник: [8],[9], расчет авторов

Средний автобус вместимостью от 20 до 60 мест класса Евро 3, работающий на дизельном топливе по сравнению с аналогичным автобусом класса Евро 3 имеет на 6,7 % меньше расход топлива, на 59,3% (или в 2,5 раза) меньше выброса окиси углерода CO, на 69,2 % (или в 3,2 раза) меньше выброса углеводородов СН и на 70,1% (или в 3,3 раза) меньше выброса окислов азота NO.

Аналогичную картину можно наблюдать и по другим категориям автотранспортных средств. В среднем между автомобилями, соответствующим стандартам Евро (классы Евро 1-4) и не соответствующими (класс Евро 0), разница в расходе топлива на 10-15% и в выбросах загрязняющих веществ – на 60-70% (в 5-6 раз).

Из практики эксплуатации автотранспорта известно, что у автомобилей возраста старше 10-15 лет повышается расход топлива до 10%, и соответственно выбросы загрязняющих веществ.

Вышеприведенный анализ подтверждается результатами проведенных расчетов потребления топлива и выбросов вредных веществ парка грузовых автомобилей и автобусов по Казахстану и по г. Алматы (таблицы 23 и 24).

Таблица 23 – Потребление топлива и выбросы вредных веществ АТС по Казахстану

Тип АТС	Показатели		2010 г.	2012 г.	2014 г.	Увеличение в 2014 г. по сравнению с 2010 г.,%
Грузовые автомобили	Потребление топлива, тыс.тн	бензин	358,7	363,5	378,5	5,3
		дизтопливо	92,6	110,3	140,2	34,3

	Выбросы, тыс.тн	вредные вещества	26,7	26,9	27,7	3,6
		парниковые газы	300,6	316,5	336,4	10,7
	Расчетное количество, ед.		406246	409773	430965	5,7
Автобусы	Потребление топлива, тыс.тн	бензин	437,8	442,4	464,8	5,8
		дизтопливо	49,8	65,7	87,1	42,8
	Выбросы, тыс.тн	вредные вещества	32,6	31,2	32,6	0
		парниковые газы	405,0	417,0	466,8	13,1
	Расчетное количество, ед.		89476	91659	101094	11,5

Источник: [9], расчет авторов

Таблица 24 - Выбросы вредных веществ и парниковых газов АТС по г. Алматы

Тип АТС	Показатели		2009 г.	2012 г.	2015 г.	Изменение в 2014 г. по сравнению с 2010 г.,%
Грузовые автомобили	Выбросы, тыс.тн	вредные вещества	39,8	34,8	30,9	-22,4
		парниковые газы	441,2	449,4	506,4	+12,8
	Расчетное количество, ед.		31803	31434	33355	+4,6
Автобусы	Выбросы, тыс.тн	вредные вещества	17,1	14,6	10,4	-39,2
		парниковые газы	139,3	159,7	167,3	+16,7
	Расчетное количество, ед.		9307	8615	10659	+12,6

Источник: [9], расчет авторов

Грузовой парк Казахстана в 2015 году потреблял 378,5 тыс. тн бензина и 140,2 тыс. тн дизельного топлива, выбрасывал в атмосферу 27,7 тыс. тн вредных веществ и 336,4 тыс. тн парниковых газов. Автобусами потреблялись 464,8 тыс. тн бензина и 87,1 тыс. тн дизельного топлива, выбрасывались в атмосферу 32,6 тыс. тн вредных веществ и 466,8 тыс. тн парниковых газов. По сравнению с 2010 годом в связи с увеличением количества автомобилей в 2015 году примерно пропорционально увеличились потребление бензина и выбросы загрязняющих веществ. Несколько больше увеличилось потребление дизельного топлива из-за роста количества дизельных машин.

Изменение состава парка по г. Алматы в сторону увеличения долей автомобилей экологических классов Евро 3-4, как омоложение состава, указанное выше в (раздел 1.2 таблица 10 и раздел 1.3 таблица 17), заметно повлияло на снижение выбросов вредных веществ (таблица 24).

В 2015 году выбросы вредных веществ от грузовых автомобилей составили 30,9 тыс. тн и от автобусов - 10,4 тыс. тн. По сравнению с 2010

годом, в 2015 году выбросы грузовых автомобилей и автобусов, даже при незначительном увеличении количества машин, снизились на 22,4 % и 34,2 % соответственно.

2.3. Анализ ежегодного обновления парка АТС

2.3.1. Продажа легковых и коммерческих автомобилей в Казахстане за 2011-2016 годы.

Процесс обновления парка автотранспорта происходит за счет замены старых автомобилей на новые поступающие в продажу.

По данным Ассоциации казахстанского автобизнеса (АКАБ) за 2006-2015 годы количество продаж новых автомобилей увеличилось от 19 099 ед. до 97469 ед. соответственно. В Казахстане увеличение количества продаж новых автомобилей по годам за последнее время было неравномерно.

Наибольший пик продажи наблюдался в 2013 году, когда официальными дилерами в Казахстане было продано 165 730 автомобилей, в том числе 159031 легковые автомобили, 6 699 коммерческие автомобили, 6 453 грузовые автомобили и 246 автобусы (*таблицы 25 и 26, рисунок 13*).

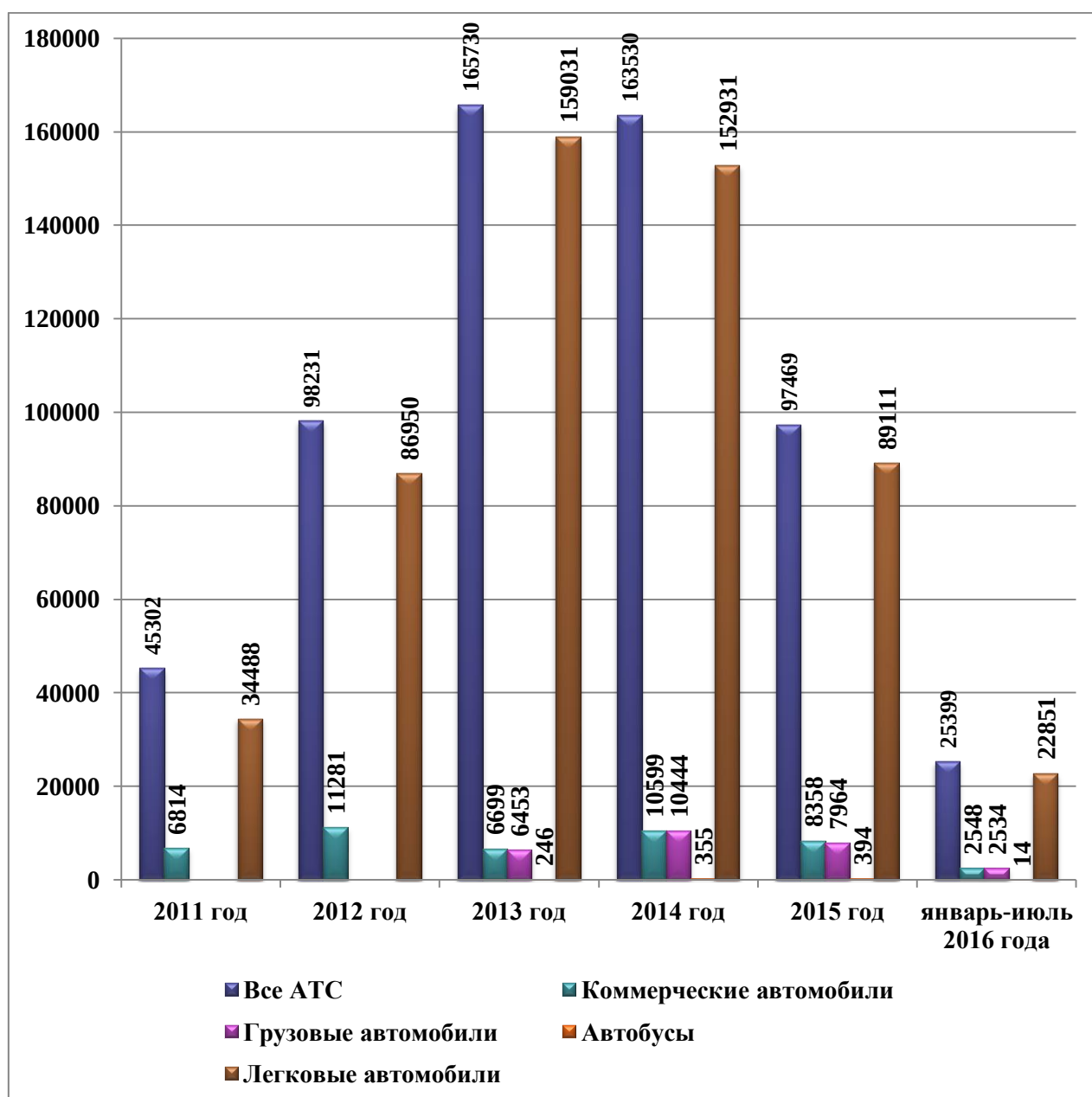
Таблица 25 - Продажа новых автомобилей в Казахстане за 2011 – 2016 годы

Тип АТС	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	Январь-июль 2016 года
Коммерческие автомобили	6814	11281	6699	10599	8358	2548
Грузовые автомобили			6453	10444	7964	2534
Автобусы			246	355	394	14
Легковые автомобили	34488	86950	159031	152931	89111	22851
Все АТС	45302	98231	165730	163530	97469	25399

Источник: Данные АКАБ

В 2014 и 2015 годы произошел спад продаж. В эти годы были проданы 165 530 и 97 469 ед. машин соответственно. Продолжается сокращение продаж автомобилей и в 2016 году. С января по июнь этого года членами АКАБ было реализовано 3 104 единицы коммерческой автотехники: 446 из них это микроавтобусы, 127 – минивэны, 503 – развозные автомобили (компактные и легкие грузовики), 14 – автобусы, 2 014 – грузовые автомобили. Всего продано 25 399 автомобилей.

**Рисунок 13 - Продажа новых автомобилей в Казахстане за 2011 – 2016 годы
(данные АКАБ)**



Для того, чтобы оценить достаточно ли сегодняшнее количество продаж новых автомобилей для ускоренного обновления устаревшего парка автотранспорта, проведен сравнительный анализ. В *таблице 26* приведены данные о возможностях обновления парка АТС в Казахстане.

В 2015 году в парк поступили 7964 грузовые автомобили, что составляет 1,8 % от имеющего наличия и 3,7 % от количества старых грузовых автомобилей, имеющих возраст более 20 лет. При ежегодном поступлении данного количества новых грузовых автомобилей, износ парка и далее будет увеличиваться на 1-1,5 % в год.

Предполагая, что Казахстану достаточно провозная возможность и наличие 300-350 тысяч грузовиков и не менее 100 тысяч особо изношенных из

них, по соображениям безопасности движения, по экологическим и техническим причинам, подлежат немедленному списанию, для реального обновления подвижного состава требуется приобретение не менее 30 000 единиц техники. Это при соответствующих экономических условиях, создания предпосылок добросовестной конкуренции и списании изношенных грузовиков, позволило бы через 10 лет достичь среднего возраста парка около 12-14 лет.

Таблица 26 – обновление парка АТС в Казахстане по состоянию на 2015 год

Тип АТС	2015 год				
	Наличие, ед.	Поступление новых, ед.	Количество автомобилей старше 20 лет	Обновление старых в год, %	Срок обновления всех старых, лет
Коммерческие автомобили	540849	8358	269612	3,1	32
Грузовые автомобили	443 161	7964	215243	3,7	27
Автобусы (кроме микроавтобусов)	28142	394	17130	2,3	43
Легковые автомобили	3 856 500	89111	1048364	8,5	12
Все АТС	4 397 349	97469	2953606	3,3	30

Источник: Расчет авторов

Так же, при ежегодном поступлении 394 единиц новых автобусов, износ парка и далее будет увеличиваться на 2-3 % в год.

Как видно по проведенному анализу, по сегодняшний день обновления парка автотранспорта не происходит. Для ускоренного обновления парка в срок на ближайшие 5-10 лет необходимо принять меры по увеличению количества поступления новых автомобилей в 8-10 раз от уровня продаж автомобилей 2013-2014 годов.

Для обновления автобусного парка также для замены автобусов старше 20 лет по сегодняшнему состоянию в течение 10 лет потребуется ежегодное поступление 1,8 тыс. новых автобусов (без учёта микроавтобусов), а за 5 лет – 3,6 тыс. ежегодно.

3. Анализ опыта стран ЕАЭС по обновлению парка автотранспортных средств

3.1. Состояние автомобильного транспорта в странах ЕАЭС

Расширение международного экономического сотрудничества Казахстана и углубляющиеся, развивающиеся интеграционные процессы между странами

Таможенного союза (ТС) и затем с 2015 года в рамках Евразийского экономического сообщества (ЕАЭС) предъявляют повышенные требования к совместимости международных договоров и национальных правовых актов.

Установление таможенных тарифов в республике производится в условиях развивающихся интеграционных процессов между странами ЕАЭС. В отличие от ТС, из которого ЕАЭС фактически вырос, новое образование включает не три, а пять стран. Государствами – членами ЕАЭС являются: Белоруссия, Казахстан и Россия (с 1 января 2015 года); Армения (со 2 января 2015 года); Кыргызстан (с 29 мая 2015). Тунис объявил о намерении присоединиться к союзу (14 января 2015).

ЕАЭС – международное интеграционное экономическое объединение, созданное для укрепления экономик стран-участниц и «сближения друг с другом», для модернизации и повышения конкурентоспособности стран-участниц на мировом рынке, создания условий для стабильного развития в интересах повышения жизненного уровня населения государств-членов. Государства-члены ЕАЭС планируют продолжить экономическую интеграцию в ближайшие годы.

Автомобильный транспорт является важным элементом развития транзитного потенциала и характеризуется следующими особенностями:

- скорость доставки грузов, а также возможности для маневров автомобильным транспортом больше в сравнении с железнодорожным транспортом;
- возможность доставки грузов от склада отправителя до склада получателя в обход разгрузочных операций.

Среди проблем развития автомобильного транспорта можно отметить высокий износ подвижного состава (автотранспортных средств), высокие затраты на реконструкцию, а также недостаточность финансирования развития сети дорог республиканского значения, низкие технические параметры существующих дорог, а также высокий риск аварий и смертности на однополосных двусторонних дорогах, низкий уровень развития дорог регионального и местного значения из-за недостаточного финансирования из местных бюджетов, отсутствие подъездов с твердой поверхностью в сельской местности.

Несмотря на предпринимаемые меры для адаптации транспорта к рыночным условиям, состояние транспортной системы в Казахстане в настоящее время не является оптимальным, а уровень развития не может считаться достаточным. Об этом свидетельствуют глобальные рейтинги способности конкурентоспособных стран мира, которые ежегодно публикует Всемирный Экономический Форум. Конкурентоспособность государства является очень важным вопросом для каждой страны, которая свидетельствует о его способности улучшения благосостояния граждан в условиях международной конкуренции и глобализации.

На сегодняшний день перед Казахстаном стоит важная задача – войти в пятьдесят наиболее конкурентоспособных стран мира. Решение этой

проблемы заключается не только в повышении международных рейтингов, что имеет формальный характер, но также в достижении уровня мировых стандартов благосостояния граждан государства. Одновременно практическая ценность рейтинга заключается в том, что его результаты могут служить определенным направлениям государственной политики в отраслях экономики и управления.

Казахстан находится в центре коммуникационного потока между Европой и Азией, поэтому имеет огромный транспортный потенциал. Действительно, при внутриконтинентальных перевозках большинством маршрутов в направлении Север-Юг и Восток-Запад регион Центральной Азии, включая территорию Казахстана, не обойти.

В последние годы в связи с углублением процесса глобализации международных экономических связей на евразийском континенте и увеличением товарооборота между Восточной Азией и Европой, актуальным становится вопрос возрождения исторического шелкового пути и создания комплексного евразийского трансконтинентального моста. Активизация торгово-экономических отношений стран Юго-Западной Азии, Южной и Юго-Восточной Азии со странами СНГ и Европы становится определяющим фактором возможности развития транзитного потенциала экспортно-импортных операций Казахстана. Одновременно в Центральной Азии особое внимание уделяется новым транспортным коридорам, которые соединят регион с Китаем и создадут возможность переориентировать часть экспортируемых китайских товаров в направлении Ближнего Востока и Европы на среднеазиатские маршруты.

Важным фактором является динамично растущая экономика Китая, которая демонстрирует быстрые темпы развития товарооборота марки. Одним из основных партнеров Китая в торговых отношениях является Европейский Союз. Кроме того, Китай заинтересован перевозками товаров из Японии, Кореи и стран Юго-Восточной Азии в Европу, где треть маршрута проходит через территорию Казахстана, что позволит получать огромные доходы от транзита.

Как показывает мировой опыт международных перевозок обеспечение конкурентоспособности транспортных коридоров невозможно исключительно путем решения технических проблем. Важным и даже решающим моментом является ликвидация нефизических (административных) барьеров транзита.

Транзитные дороги, проходящие через территорию Казахстана, разнообразны и используют как автомобильный транспорт, так и железнодорожный. Автомобильный транспорт в значительной степени используется для перевозки готовой продукции и потребительских товаров, импортируемых в основном из европейских рынков, а вокзал – для перевозок сырья, экспортируемых из Центральной Азии, а также контейнерных перевозок между балтийскими портами и портами Тихого океана.

Вступление России во Всемирную Торговую Организацию в августе 2012 года вместе с членством в этой организации Китая определяет увеличение

оборотов знаков между ними, а также между европейскими государствами и странами Тихоокеанского региона. Это, в свою очередь, будет способствовать увеличению транзитных перевозок через территорию Казахстана.

В настоящее время серьезной проблемой, которая мешает развитию международных перевозок автомобильным транспортом в Казахстане является неэффективная система обработки товаров и необходимость дополнительной документации, а также проверки и препятствия, создаваемые органами управления, большое количество сборов, в том числе неформальных.

В 2007 году Казахстан начал практическую реализацию проекта строительства международного транспортного коридора Западная Европа–Китай Западные, который проходил через территорию Казахстана и России с выходом в страны Западной Европы. Реализация проекта предусматривает реконструкцию всех выходов на коридор из стран Центральной Азии, в том числе из Узбекистана и Киргизии. Реализация проекта Западная Европа – Западный Китай обеспечит повышение экспортно-импортных операций. Кроме того, для интеграции транспортной сети Казахстана в трансъевропейских транспортных систем планируется присоединение данного транспортного коридора к пяти основным транснациональным трассам ЕС.

Немаловажным катализатором развития международных перевозок автомобильным транспортом в Казахстане и, как следствие, использование транзитного потенциала является создание Евразийского экономического союза.

Согласно Протокола о скоординированной (согласованной) транспортной политике Договора о ЕАЭС, государства-члены принимают согласованные меры по устранению препятствий (барьеров), влияющих на развитие услуг автомобильного транспорта в рамках Союза.

Согласно статическим данным справочника ЦРУ по странам мира по состоянию на 2015 год РФ занимает пятое 5 в мире по протяженности автомобильных дорог, Беларусь – 54 место, РК – 46 место, Кыргызстан – 94 и Армения – 143.

Общая протяженность автомобильных дорог государств-членов ЕАЭС составляет около 1 млн. 256 тыс. км, из которых 80% приходится на РФ.

На сегодняшний день, российские перевозчики осуществляют международные перевозки на территории 45 иностранных государств. В свою очередь, белорусские и казахстанские перевозчики в 40 стран, армянские – 19.

Из стран Европейского союза казахстанские перевозчики выполняют порядка 20 тыс. рейсов в год. Из общего количества для 15 тыс. рейсов имеется попутная загрузка из южных в северные и западные области Казахстана, на расстояние 1,5 – 3 тыс.км.

Кроме того, в целях либерализации автомобильных перевозок государства-члены Союза подписали Программу поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов ЕАЭС, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена союза.

Программа предусматривает либерализацию каботажных перевозок на всей территории ЕАЭС, к которому в 2014 и 2015 году соответственно также присоединились Кыргызстан и Армения.

Стоит отметить, что учитывая разные уровни развития автомобильных отраслей государств-членов Союза, Казахстан присоединяется к реализации Программы либерализации грузовых каботажных перевозок с 2025 года.

Но в этой связи, в условиях интеграции и либерализации рынка международных перевозок автомобильным транспортом существует риски того, что казахстанские грузовые перевозчики могут потерять прямые перевозки из Европы на Казахстан.

По экспертным оценкам, преждевременное принятие каботажа снизит долю участия отечественных грузовых автоперевозчиков во внутреннем рынке до 35% и приведет к серьезному противоречию национальным экономическим интересам Казахстана.

Кроме того, казахстанский автопарк имеет высокий уровень износа. Большая часть автотранспортных средств, задействованных в международных автомобильных перевозках 6035 машин имеет срок эксплуатации от 15 и выше лет, 2559 АТС – от 12 до 15 лет, 1151 АТС – от 7 до 10 лет и только 1598 АТС – от 0-3 лет (новые).

Вместе с тем, наряду с рисками существуют и потенциальные преимущества как евразийской интеграции в целом, так и либерализации автомобильных перевозок в рамках Союза в частности. И в этом отношении, по пассажирским автобусным перевозкам казахстанские предприниматели уже готовы к каботажным перевозкам, что отвечает идеологии создания общего рынка ЕАЭС.

В этом контексте стоит отметить, что совокупный рынок государств-членов Евразийского экономического составляет более 179 млн. человек с оборотом внешней торговли в 932,9 млрд. долларов США. В условиях процессов региональной и мировой интеграции объемы перевозок автомобильным транспортом имеют тенденцию роста, что, в свою очередь, предоставляет огромные возможности перевозчикам при использовании транзитного потенциала.

Таблица 27 – Количество автотранспортных средств России, Казахстана и Беларусь на 2015 год

Автотранспортные средства	Россия	Казахстан	Беларусь
Легковые автомобили, тыс. ед.	44200,0	3856,5	3037,2
Грузовые автомобили, тыс. ед.	6200,0	443,2	418,0
Автобусы, тыс. ед.	890, 0	97,7	46,7
Всего, тыс. ед.	51290,0	4397,4	3501,9

Источник: [4], [29], [34], Интернет-ресурс

3.2. Состояние и обновление парка автотранспортных средств в Российской Федерации

В Российской Федерации (по данным ГИБДД России) на 2015 год наличие легковых автомобилей составило 44,2 млн. ед., грузовых автомобилей - 6,2 млн. ед., автобусов - 890 тыс. ед. и всего автотранспортных средств - 51,3 млн. ед. (*таблица 27*).

Почти 75% парка грузовых автомобилей - старше 10 лет. Самая большая доля парка – у автомобилей 2007 года выпуска (4,0%). Меньше всего в парке автомобилей 2009 года выпуска (1,0%).

Марочная структура парка грузовых автомобилей России:

- ГАЗ – лидер российского автопарка, занимает долю 22,2%;
- КАМАЗ (21,8%);
- ЗИЛ (16%).

В «пятерку» лидеров-брендов вошли также МАЗ (7,7%) и URAL (4,7%). Среди брендов с долей более 2% - САЗ (4,7%), Volvo (2,2%) и MAN (2,1%). В парке грузовиков более 80% автомобилей российского производства и лишь около 20% - зарубежного производства.

Автобусный парк (в общественном транспорте) в количестве 391,2 тыс. единиц составляет 4,9 % от числа коммерческой техники.

Более 70 % парка автобусов, принадлежащих муниципальным унитарным пассажирским предприятиям, старше 10 лет. Считается, что возраст автобусов, выполняющих регулярные пассажирские более 10 лет – 57%, более 15 лет – 50%. Только 21% автобусного парка имеет срок службы до 5 лет. Более 51% автобусов эксплуатируются за пределами амортизационных сроков.

3.2.1 Продажа автомобилей и обновление парка в Российской Федерации

Обновление состава парка коммерческого автотранспорта определяется ежегодным количеством продаж новых автотранспортных средств в стране.

В Российской Федерации объем продаж легковых автомобилей превысил предкризисные значения 2008 года. В частности, в 2013 году наблюдался незначительный рост. Общий объем продаж новых легковых автомобилей за 2012 год увеличился на 11% по сравнению с 2011 годом и составил 2 935 тыс. единиц, превысив рекордный объем 2008 года (2 897 тыс. штук).

В целом, российский рынок продаж грузовых автомобилей замедляет темпы роста. В абсолютном выражении объем продаж новых грузовых автомобилей оценивается в 132 тыс. единиц.

Рынок автобусов в России имеет хорошие перспективы в связи с солидным возрастом транспортных средств, используемых для пассажирских перевозок, и ожидаемой поддержкой со стороны государства. В 2012 г. объем

продаж автобусов, мини-автобусов и автобусов на шасси грузовых автомобилей превысил 69 тыс. единиц, что на 14% больше, чем в 2011 году.

Однако, темпы обновления парка автобусов в России в 2011-2012 г.г. составляли около 5% в год. Это отличается от стран Запада, где темпы обновления – 5,5 – 7,5%.

Если в Европе автомобильный рынок ежегодно увеличивает свои показатели на 1,5 – 2%, то в России же наблюдается падение продаж на 7-8%, несмотря на достаточное количество производственных мощностей в стране.

В целях государственной поддержки, начиная с 2014 года в Российской Федерации действует программа обновления автопарка. Владельцы транспортных средств получают скидки на машины российского производства в размере 50–350 тыс. рублей. Такую меру правительство принимает для стимулирования автомобильного рынка. Отмечается, что на программу планируют выделить порядка 10 млрд. рублей до конца года. Эта инициатива не новая – подобная программа уже была опробована в 2010 году. Тогда она стимулировала продажи автомобилей, и уже через два месяца после её запуска рынок вырос на 20%.

Предполагается, что принимать участие в программе будут автомобили всех категорий: легковые, внедорожники, малотоннажные грузовые машины, грузовики и автобусы. Скидка будет предоставляться тем автовладельцам, кто сдал транспортное средство в утилизацию.

Программа обновления парка автотранспортных средств, стартовала после согласования ее условий с российскими автопредприятиями, согласно которых автопроизводители начинают реализацию программы за счет собственных ресурсов. Затем производится компенсация соответствующих затрат из бюджета путем субсидий, которые будут предоставлены Правительством по завершении бюджетных корректировок с учетом процедур и соблюдения регламента. И грузовой транспорт и микроавтобусы в программе обновления автопарка участвуют впервые.

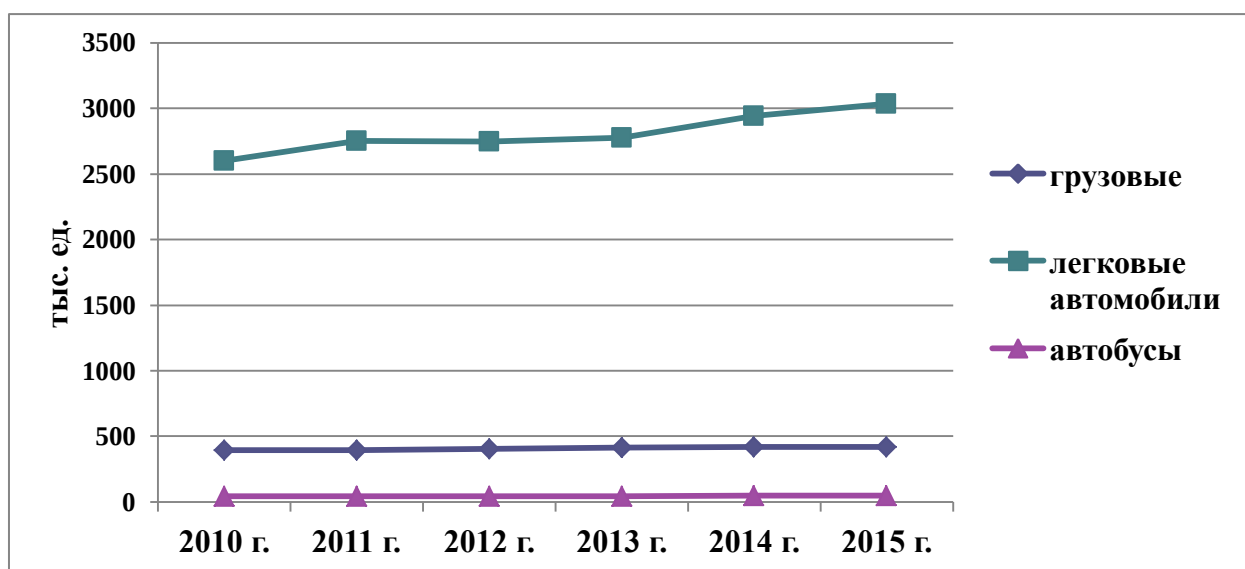
Ситуация на рынке грузового транспорта в данный момент весьма сложна (общий уровень упал на 20%, продажи – на 15-16%). Более 50% автопарка коммерческих автомобилей, занимают старые (от 15 лет) автомобили, что наносит огромный ущерб – как материальный, так и экологический.

Действие программы распространяется на все модели автобусов ЛиАЗ, ПАЗ и КАВЗ. Скидка при сдаче подержанного автомобиля на утилизацию до 350 000руб. ООО «Русские Автобусы – Группа ГАЗ» предоставляет покупателям возможность приобретения новых автобусов ЛиАЗ, ПАЗ и КАВЗ на льготных условиях. Скидки предоставляются при сдаче бывшего в употреблении транспортного средства на утилизацию.

3.3. Состояние и обновление парка автотранспортных средств в Республике Беларусь

В Беларуси живет около 9,5 млн. человек, и для нее характерен самый высокий из стран Евразии уровень урбанизации. По официальной статистике около 80% валового производства Беларуси сосредоточено в городах. Для каждого региона этой страны характерна определенная специфика общественного транспорта, обуславливаемая демографической ситуацией, географическим положением, а также уровнем развития и специализацией региональной экономики. Вместе с тем везде автомобильный транспорт занимает лидирующее положение среди других видов общественного транспорта как по объему перевезенных пассажиров, так и по пассажирообороту.

Рисунок 14. Динамика парка автобусов, грузовых и легковых автомобилей в Беларуси, 2010-2015 гг.



Источник: Национальный статистический комитет РБ

Общее количество автобусов, принадлежащих организациям, в 2015 г. составляло 34 980 ед., в личной собственности граждан Республики находилось 11 782 ед. В основном на международных и междугородных перевозках эксплуатируются автобусы российских и европейских производителей.

Автобусы со сроком эксплуатации до 3 лет сегодня составляют 15% парка, от 3 до 10 лет – 70%, свыше 10 лет – 15%¹. В 2005–2010 гг. парк автобусов ежегодно обновлялся на уровне 10%. В период 2010-2015 гг. этот показатель сократился до 5% в год. Из-за низких темпов обновления

¹ Из материалов семинара на тему совершенствования организации пассажирских перевозок в Беларуси, прошедшего 7 апреля 2016 г., <http://www.transport-gazeta.by/index.php/archive/article/5748/number/15/14-04-2016/potencial-sohranili-dvigaemysya-dalshe>

подвижного состава за прошедшие пять лет средний срок эксплуатации городских автобусов увеличился с 6,2 до 7,6 года, а пригородных – с 6,8 до 8,1 года. Причем в различных регионах республики эти данные существенно различаются.

В стране была реализована Государственная программа развития автомобильного транспорта на 2011–2015 годы, в рамках которой было приобретено более 1,5 тысячи автобусов (в основном благодаря ей и было достигнуто 5% обновление парка). В целях Минтранса Беларуси на следующую пятилетку вернуться на норматив 10% обновления в год.

В апреле текущего года была принята Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016 – 2020 годы, которая включила в свой состав подпрограмму 2 «Развитие автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена Республики Беларусь». Ею запланировано повышение окупаемости автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, которое предполагается достигнуть не только за счет поэтапного увеличения тарифов на перевозки пассажиров на городских и пригородных маршрутах в регулярном сообщении, но и за счет:

- постоянной оптимизации маршрутной сети на основе рациональной организации перевозок пассажиров и снижения затрат на эти цели;
- внедрения современных систем и технических средств диспетчерского управления движением автобусов с использованием возможностей спутниковой навигации;
- корректировки графиков движения транспортных средств по часам и дням недели, а также координации расписания движения автобусов с иными видами транспорта;
- обновления парка транспортных средств и совершенствования его структуры.

Беларусское национальное законодательство в области автомобильного транспорта по сути идентично российскому. Оно основывается на Гражданском кодексе РБ, Кодексе РБ об административных правонарушениях и ряде др. нормативных правовых актов, основными из которых являются:

Закон Республики Беларусь от 5 мая 1998 года №140-З «Об основах транспортной деятельности»

Закон Республики Беларусь от 14.08.2007 № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках»

Указ Президента Республики Беларусь от 26 августа 2008 года № 444 «О некоторых вопросах проведения конкурсов на право автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении»

Указ Президента Республики Беларусь от 25.02.2011 № 72 «О некоторых вопросах регулирования цен (тарифов) в Республике Беларусь»

Указ Президента Республики Беларусь от 1 сентября 2010 года № 450 «О лицензировании отдельных видов деятельности»,

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 года № 972 «О некоторых вопросах автомобильных перевозок пассажиров»

Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 12 ноября 2008 г. №116 «О мерах по реализации постановления Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 972»

Несмотря на сложности, белорусский рынок продажи новых автомобилей уверенно растет. В течение 2016-2017 гг. белорусский рынок продажи новых легковых автомобилей и легкой коммерческой техники должен вырасти, как минимум на 10% в год.

4. Анализ нормативно-правовой базы Республики Казахстан оказывающей влияние на приобретение автотранспортных средств

При проведении анализа действующих условий обновления парка автотранспортных средств в Республике Казахстан, необходимо учитывать все аспекты, влияющие на возможность приобретения АТС отечественными транспортными компаниями. Немаловажную роль в этом вопросе играет нормативно-правовое поле.

В этой связи, а также в целях всестороннего изучения темы проекта был проведен анализ таможенного и налогового законодательства Республики Казахстан.

4.1. Анализ таможенного законодательства РК

Таможенное регулирование обладает высокой степенью воздействия на многие сферы экономики и затрагивает практически любого предпринимателя. Таможенное законодательство – это сплав различных отраслей права, которое при правильной «настройке» и «балансировке» способно эффективно стимулировать рост экономики и предпринимательскую активность.

В современных условиях внешнеэкономическая деятельность предприятий является важной составляющей национальной экономики. Сегодня на внешнеэкономическую деятельность казахстанских компаний значительное влияние оказывают операции, осуществляемые в рамках Евразийского экономического союза.

Кодекс Республики Казахстан «О таможенном деле в Республике Казахстан» определяет правовые, экономические и организационные основы таможенного дела в Республике Казахстан и направлен на защиту суверенитета и экономической безопасности Республики Казахстан, активизацию связей казахстанской экономики в системе мировых экономических отношений и либерализацию внешнеэкономической деятельности.

Особую роль в управлении внешнеэкономической деятельностью предприятий в рамках Республики Казахстан и ЕАЭС играет государственное регулирование внешнеэкономической деятельности.

4.1.1. Единый таможенный тариф Евразийского экономического союза

В соответствии с положениями Договора о ЕАЭС на таможенной территории Союза применяются единая Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности ЕАЭС и Единый таможенный тариф ЕАЭС, утверждаемые Евразийской экономической комиссией и являющиеся инструментами торговой политики ЕАЭС.

Внешекономическая деятельность является одной из основных форм экономических связей Республики Казахстан с иностранными государствами. Видами внешнеэкономической деятельности являются: экспорт товаров, работ и услуг, импорт товаров, работ и услуг, реэкспорт товаров (экспорт импортных товаров), реимпорт (импорт экспортных товаров), бартерные операции, компенсационные операции, комбинированные операции, и основным документом, определяющим порядок внешнеторгового регулирования в Республике Казахстан, является Таможенный кодекс от 30 июня 2010 года № 296-IV.

В соответствии с ним установлены следующие режимы пропуска товаров через таможенную границу Республики Казахстан (ст. 36 ТК РК):

- 1) выпуск для внутреннего потребления;
- 2) экспорт;
- 3) таможенный транзит;
- 4) таможенный склад;
- 5) переработка на таможенной территории;
- 6) переработка вне таможенной территории;
- 7) переработка для внутреннего потребления;
- 8) временный ввоз (допуск);
- 9) временный вывоз;
- 10) реимпорт;
- 11) реэкспорт;
- 12) беспошлинная торговля;
- 13) уничтожение;
- 14) отказ в пользу государства;
- 15) свободная таможенная зона;
- 16) свободный склад;
- 17) специальная таможенная процедура.

Рассмотрим сущность данных таможенных режимов (*таблица 28*).

Таблица 28 - Сущность таможенных режимов

Режим	Характеристика
Выпуск товаров для свободного обращения	Ввозимые на таможенную территорию РК товары остаются постоянно на этой территории без обязательства об их вывозе. Этот режим предусматривает уплату таможенных пошлин и налогов, соблюдение мер экономической политики и других ограничений. Обязательным условием, кроме того, является завершение таможенного оформления
Реимпорт товаров	Казахстанские товары, вывезенные с таможенной территории РК в режиме экспорта, ввозятся обратно в установленные сроки без взимания таможенных пошлин, налогов и без применения мер экономической политики (нетарифного регулирования)
Таможенный склад	Таможенный режим, при котором ввезенные товары хранятся под таможенным контролем без взимания таможенных пошлин и налогов и без применения мер нетарифного регулирования в период хранения, за исключением требований по безопасности товаров
Магазин беспошлинной торговли	Предназначен для реализации товаров под таможенным контролем на таможенной территории РК (в аэропортах, портах, открытых для международного сообщения, и иных местах, определяемых таможенными органами РК) без взимания таможенных пошлин, налогов и без применения мер нетарифного регулирования, при условии последующего вывоза товаров с таможенной территории РК;
Переработка товаров на таможенной территории	Таможенный режим, при котором иностранные товары используются в установленном порядке для переработки на таможенной территории РК без применения мер экономической политики и при условии вывоза в режиме экспорта продуктов переработки
Переработка товаров для свободного обращения	Таможенный режим, при котором иностранные товары перерабатываются на таможенной территории РК под таможенным контролем без взимания таможенных пошлин, налогов и применения нетарифного регулирования с последующим помещением продуктов переработки под таможенный режим выпуска товаров в свободное обращение

Переработка товаров вне таможенной территории	Таможенный режим, при котором казахстанские товары вывозятся без применения к ним мер нетарифного регулирования
Временный ввоз товаров и транспортных средств	Товары и транспортные средства используются на таможенной территории РК, с полным или частичным освобождением от уплаты ввозных таможенных пошлин и налогов, без применения мер нетарифного регулирования, с последующим вывозом товаров и транспортных средств за пределы таможенной территории РК. Срок временного ввоза товаров не может превышать три года с даты ввоза, за исключением случаев, предусмотренных таможенным законодательством
Временный вывоз товаров и транспортных средств	Таможенный режим, при котором казахстанские товары и транспортные средства используются за пределами таможенной территории РК с полным или частичным освобождением от уплаты вывозных таможенных пошлин без применения мер нетарифного регулирования с последующим ввозом их на таможенную территорию РК.
Экспорт товаров	Таможенный режим, при котором товары вывозятся за пределы таможенной территории РК без обязательства об их ввозе на эту территорию. Экспорт товаров осуществляется при условии уплаты вывозных таможенных пошлин, соблюдения мер нетарифного регулирования и выполнения иных условий, предусмотренных законодательством;
Реэкспорт товаров	Предназначен для вывоза с таможенной территории иностранных товаров с таможенной территории РК без взимания или с возвратом таможенных пошлин и налогов и без применения мер нетарифного регулирования
Транзит товаров	Таможенный режим, при котором товары перемещаются под таможенным контролем между двумя таможенными органами РК, в том числе через территорию иностранного государства, без взимания таможенных пошлин, налогов, а также без применения мер нетарифного регулирования
Уничтожение товаров	Режим, при котором иностранные товары уничтожаются под таможенным контролем без уплаты таможенных пошлин и налогов, а также без применения мер нетарифного регулирования.
Отказ от товаров в пользу государства	Таможенный режим, при котором иностранные товары безвозмездно передаются в собственность

	государства без уплаты таможенных пошлин, налогов и применения мер нетарифного регулирования. Отказ от товара в пользу государства не должен повлечь для таможенных органов какие-либо расходы
Свободная таможенная зона	Таможенный режим, при котором иностранные и казахстанские товары размещаются и используются в соответствующих территориальных границах специальной экономической зоны без взимания таможенных пошлин и налогов, без применения мер нетарифного регулирования. Исключение — взимание акциза на импортируемый товары
Свободный склад	Таможенный режим, при котором иностранные и казахстанские товары размещаются и используются в соответствующих помещениях, без взимания таможенных пошлин, налогов и применения мер нетарифного регулирования
Специальный таможенный режим	Предназначен для перемещения отдельных категорий товаров без взимания таможенных пошлин и налогов и без применения мер нетарифного регулирования

Под экспортно-импортными операциями понимается коммерческая деятельность, связанная с куплей-продажей товаров, имеющих материально-вещественную форму. При этом под экспортными операциями понимается деятельность, связанная с продажей и вывозом за границу товаров для передачи их в собственность иностранному контрагенту; под импортными операциями понимается деятельность, связанная с закупкой и ввозом иностранных товаров для последующей реализации их на внутреннем рынке своей страны.

Экспортно-импортные операции считаются совершенными, если товар пропущен через государственную границу страны контрагента, что возможно после выполнения определенных таможенных формальностей и процедур, в числе которых предоставление сведений для статистического учета. Таможенный учет экспортно-импортных грузов – база статистического учета международных товарных потоков. Он кладется в основу национальной внешнеторговой статистики каждой страны и статистики международной торговли в целом, которая ведется и публикуется международными коммерческими организациями системы ООН. Поэтому единообразие ведения таможенного статистического учета, унификации понятий, стандартизации внешнеторговой документации придается чрезвычайно большое значение, как на международном, так и на национальном уровнях.

Установление таможенных тарифов в республике производится в рамках международного экономического сотрудничества Казахстана и в условиях

развивающихся интеграционных процессах между странами Таможенного союза (ТС) и затем с этого года в рамках Евразийского экономического сообщества (ЕАЭС). В отличие от Таможенного союза, из которого ЕАЭС фактически вырос, новое образование включает не три, а пять стран. Государствами-членами Евразийского экономического союза являются: Беларусь, Казахстан и Россия (с 1 января 2015 года); Армения (со 2 января 2015 года); Киргизия (с 29 мая 2015).

С 1 января 2015 года начал действие Таможенный союз ЕАЭС, который создан в целях всесторонней модернизации, кооперации и повышения конкурентоспособности национальных экономик и создания условий для стабильного развития в интересах повышения жизненного уровня населения государств-членов.

Таможенный союз ЕАЭС — форма торгово-экономической интеграции предусматривающая единую таможенную территорию, в пределах которой во взаимной торговле товарами не применяются таможенные пошлины и ограничения экономического характера, за исключением специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер. При этом страны-участники Таможенного союза применяют единые таможенные тарифы и другие меры регулирования при торговле с третьими странами.

Таможенно-тарифное регулирование в ЕАЭС осуществляется в соответствии с Договором о Евразийском экономическом союзе. Единый таможенный тариф Евразийского экономического союза» (ЕТТ ЕАЭС) - свод ставок таможенных пошлин, применяемых к товарам, ввозимым (ввезенным) на таможенную территорию Союза из третьих стран, систематизированный в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза.

Основу Договора о Евразийском экономическом союзе составляет договорно-правовая база Таможенного союза (ТС) и Единого экономического пространства (ЕЭП), нормы которой были доработаны, усовершенствованы и приведены в соответствие с правилами Всемирной торговой организации. В рамках кодификации международных договоров, составляющих договорно-правовую базу ТС и ЕЭП, и в целях установления принципов в сфере финансовой политики в Договор о Союзе включены следующие разделы и статьи, подготовленные Департаментом финансовой политики:

Статья 26. «Зачисление и распределение ввозных таможенных пошлин (иных пошлин, налогов и сборов, имеющих эквивалентное действие)» и Приложение № 5 «Протокол о порядке зачисления и распределения сумм ввозных таможенных пошлин (иных пошлин, налогов и сборов, имеющих эквивалентное действие), их перечисление в доход бюджетов государств-членов».

Статья 26 устанавливает, что ввозные таможенные пошлины, уплачиваемые при ввозе товаров на таможенную территорию Евразийского экономического союза, подлежат зачислению и распределению между бюджетами государств-членов в соответствии с указанным Протоколом.

Протоколом определены:

- порядок зачисления и распределения между государствами-членами сумм ввозных таможенных пошлин;
- нормативы распределения сумм ввозных таможенных пошлин для каждого государства-члена;
- порядок перечисления в доход бюджетов государств-членов сумм ввозных таможенных пошлин, поступивших от уполномоченных органов государств-членов на счета в иностранной валюте;
- порядок обмена информацией между уполномоченными органами, таможенными органами государств-членов;
- органы, ответственные за осуществление мониторинга и контроля реализации протокола государствами-членами.

Основными целями применения Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза являются:

- 1) обеспечение условий для эффективной интеграции Союза в мировую экономику;
- 2) рационализация товарной структуры ввоза товаров на таможенную территорию Союза;
- 3) поддержание рационального соотношения вывоза и ввоза товаров на таможенной территории Союза;
- 4) создание условий для прогрессивных изменений в структуре производства и потребления товаров в Союзе;
- 5) поддержка отраслей экономики Союза.

В Едином таможенном тарифе Евразийского экономического союза применяются следующие виды ставок ввозных таможенных пошлин:

- 1) адвалорные, устанавливаемые в процентах от таможенной стоимости облагаемых товаров;
- 2) специфические, устанавливаемые в зависимости от физических характеристик в натуральном выражении облагаемых товаров (количества, массы, объема или иных характеристик);
- 3) комбинированные, сочетающие оба вида.

В соответствии с соглашением о функционировании ТС в рамках многосторонней торговой системы уровень ставок ввозных таможенных пошлин в ЕАЭС был приведен в соответствие с тарифными обязательствами России перед ВТО.

Новые импортные пошлины начали действовать с 1 сентября 2015 года. Изменения, внесённые в Единый таможенный тариф (ЕТТ) стран-участниц Таможенного союза (ныне ЕАЭС), затронули значительную часть ставок импортных пошлин.

Причиной снижения ставок импортной пошлины в ЕТТ ЕАЭС послужило выполнение обязательств России перед Всемирной торговой организацией (ВТО), членом которой она является с 2012 года. Таким образом, действие «новых» ставок распространяется на государства-члены ЕАЭС, в том числе и на Казахстан.

При переходе на новый ЕТТ ЕАЭС, средневзвешенная ставка ввозной таможенной пошлины уменьшилась с 9,6% до 7,5-7,8%, то есть снизилась практически на 2%.

Снижение ставок коснулось порядка 5 тыс. позиций из товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД), при этом по каждой отдельной позиции произошло относительно небольшое снижение ставок, чаще в пределах 1-4 процентных пунктов. По ряду позиций комбинированная ставка пошлины (сочетание процентной ставки со специфической (установлением нижней границы в абсолютном выражении) заменена адвалорной (определяется в процентах от таможенной стоимости товаров).

Следует отметить, что изменение ставок таможенных пошлин – это обычная практика применения таможенно-тарифной политики. Ежегодно в Таможенном союзе изменяются ставки ввозных таможенных пошлин по более 150 наименованиям товаров. Такие изменения направлены на защиту интересов отечественных производителей товаров, привлечению инвестиций в реальный сектор экономики и облегчению доступа к импортным товарам, производство которых на территории Таможенного союза отсутствует.

В ряде случаев осуществлялся переход от комбинированной к адвалорной или специфической ставке, а также снижение специфической составляющей комбинированной ставки.

Участие стран Таможенного союза в ВТО существенно ограничивает возможности применения мер таможенно-тарифного регулирования для повышения конкурентоспособности отечественных товаров. В рамках работы Консультативного комитета по торговле регулярно обсуждаются вопросы установления ставок ввозных таможенных пошлин и предоставления тарифных льгот, в том числе в целях повышения конкурентоспособности предприятий стран ТС. Такие инициативы поступают как от национальных ведомств, так и от представителей отраслевых объединений.

Требуется проведение системной работы по формированию оптимальной структуры ЕТТ ТС, исходя из имеющихся торгово-политических приоритетов, международных обязательств, степени соответствия тарифа и его ставок принципу эскалации тарифа, совершенствования фактически складывающейся структуры торговли и рыночной конъюнктуры, а также обеспечения сбалансированного подхода к формированию доходов бюджета.

Таблица 29 – Ставки таможенных пошлин на автотранспортные средства

Код ТН ВЭД	Наименование	Ставка ЕТТ ЕАЭС	Ставка ВТО
8701 20 1013	новые тягачи седельные экологического класса 4 или выше 7	5	-
8701 20 9017	тягачи седельные бывшие в эксплуатации, с момента	10	10

	выпуска которых прошло не более 5 лет		
8701 20 9015	тягачи седельные бывшие в эксплуатации, с момента выпуска которых прошло более 5 лет, но не более 7 лет	10	-
8704 23 9108	прочие новые моторные транспортные средства для перевозки грузов, с полной массой транспортного средства более 20 т, прочие, с поршневым двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем)	5	-
8704 23 9907	бывшие в эксплуатации транспортные средства для перевозки грузов, с поршневым двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем), с полной массой транспортного средства более 20 т, с момента выпуска которых прошло не более 5 лет	10	-
8704 23 9905	бывшие в эксплуатации транспортные средства для перевозки грузов, с поршневым двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем), с полной массой транспортного средства более 20 т, с момента выпуска которых прошло более 5 лет, но не более 7 лет	10	-
8716 39 3009	прочие новые полуприцепы для транспортировки грузов	10	-
8716 39 8008	прочие бывшие в эксплуатации прицепы и полуприцепы для транспортировки грузов	10	10
8716 39 5909	прочие новые прицепы для транспортировки грузов	10	-
8407 34	для автобусов, предназначенных	5	-

	для перевозки не менее 20 человек, включая водителя		
8702 10	автобусы, предназначенные для перевозки более 120 человек, включая водителя	10	-

- данные коды ТН ВЭД отсутствуют в Перечне тарифных обязательств РК в рамках вступления в ВТО по снижению ввозных таможенных пошлин

4.1.2. Тарифные обязательства РК в рамках присоединения к Всемирной торговой организации

22 июня 2015 года в Женеве Казахстан завершил переговоры по вступлению во Всемирную торговую организацию. 12 октября 2015 г. Указом Президента Республики Казахстана ратифицирован Протокол о вступлении нашей страны в ВТО, и в декабре 2015 года Казахстан стал полноправным членом указанной организации.

Основными условиями вступления Казахстана в ВТО являются, в том числе, тарифные обязательства по ряду товарных позиций – Перечень изъятий, ввозная ставка которых в условиях ВТО ниже от действующих таможенных пошлин в рамках Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза.

На сегодняшний день Перечень изъятий состоит из 1 347 товарных позиций (*58 товарных групп из всех 97 товарных групп в рамках ТН ВЭД, в том числе: сельскохозяйственная продукция, легкая промышленность, транспортные средства и др.*), к которым с января 2016 года применяются ставки ввозных таможенных пошлин более низких, чем ЕТТ ЕАЭС.

Большое влияние на экспортно-импортные операции казахстанских компаний имеет подписание документа, регулирующего одновременное участие Казахстана в ЕАЭС и ВТО.

Протокол, регулирующий порядок ввоза и перемещения по территории Евразийского экономического союза товаров, которые согласно обязательствам в рамках ВТО будут импортироваться в Казахстан по сниженным таможенным пошлинам, вступил в силу 11 января 2016 г. Ранее в Евразийскую экономическую комиссию (ЕЭК) от всех государств-участников союза поступили ноты, подтверждающие завершение необходимых для вступления протокола в силу внутригосударственных правовых процедур.

Документ устанавливает, что товары, которые будут ввозиться в Казахстан по сниженным таможенным пошлинам, предназначены только для его внутреннего рынка. Если такие товары будут поставляться в другие страны ЕАЭС, импортер при их ввозе в Казахстан должен уплатить ввозные пошлины по ставкам Единого таможенного тарифа (ЕТТ) ЕАЭС. Дело в том, что уровень этого тарифа по целому ряду товаров заметно выше таможенных ставок, которые в рамках ВТО установлены для Казахстана.

Переговоры о вступлении Казахстана в ВТО начались еще в 1996 г. и длились 19 лет. Пакет документов о присоединении республики к Всемирной торговой организации был утвержден ее Генеральным советом 27 июля 2015 года и в тот же день подписан генеральным директором ВТО Роберто Азеведо и президентом Казахстана Н. Назарбаевым.

16 октября 2016 г. Главы государств ЕАЭС подписали ряд документов по имплементации тарифных обязательств Республики Казахстан в рамках вступления в ВТО.

В соответствии с подписанными документами Республика Казахстан взяла на себя обязательства не допускать вывоз товаров, находящихся в Перечне изъятий, на территории других стран Союза только в случае их ввоза по заниженным таможенным пошлинам.

Ввоз товаров, включенных в Перечень изъятий, на территорию РК должен осуществляться либо по ставкам ВТО, но без права вывоза за пределы Казахстана, либо по ставкам ЕТТ ЕАЭС с целью их дальнейшей реализации в государствах-членах Союза.

С целью контроля товаров, включенных в Перечень изъятий, Казахстан создает национальную систему их учета для выдачи товаросопроводительного документа, содержащего следующие сведения:

- Сведения о товаре;
- Количество товара;
- Номера таможенных деклараций;
- Порядковые номера товаров по таможенной декларации;
- Сведения об уплате ввозных таможенных пошлин по ставке ЕТТ ЕАЭС.

Принимая во внимание тот факт, что в настоящее время такая система в Казахстане отсутствует, и ее создание только предполагается в 2016 г., Комитет государственных доходов МФ РК на первоначальном этапе предлагает реализовать указанные нормы путем использования электронных счет-фактур.

4.2. Анализ налогового законодательства РК

4.2.1. Введение ставок сборов за первичную регистрацию автотранспортных средств и утилизационный сбор

Сбор за первичную регистрацию автотранспортных средств

17 ноября 2015 года подписан Закон Республики Казахстан №407-V ЗРК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам индустриально-инновационной политики». Данным законом внесены изменения в Кодекс Республики Казахстан «О налогах и других обязательных платежах в бюджет», предусматривающие ставки сбора за первичную регистрацию транспортных средств согласно нижеприведенной таблице.

Таблица 30 – Сбор за первичную регистрацию транспортных средств

За первичную государственную регистрацию механических транспортных средств:	
транспортные средства категории М1 с электродвигателями, за исключением гибридных транспортных средств:	
до 1 года, включая год выпуска	0,25
от 1 до 3 лет, включая год выпуска	25
старше 3 лет, включая год выпуска	250
транспортные средства категории М1, за исключением транспортных средств с электродвигателями:	
до 1 года, включая год выпуска	0,25
от 1 до 3 лет, включая год выпуска	50
старше 3 лет, включая год выпуска	500
транспортные средства категории М2, М3, N1, N2, N3:	
до 1 года, включая год выпуска	0,25
от 1 до 3 лет, включая год выпуска	240
от 3 до 5 лет, включая год выпуска	350
старше 5 лет, включая год выпуска	2500

Утилизационный сбор

Законом Республики Казахстан от 17 ноября 2015 года №407-V ЗРК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам индустриально-инновационной политики» внесены изменения в Экологический кодекс Республики Казахстан от 9 января 2007 года, предусматривающие для производителей (импортеров) транспортных средств обязательства по утилизации отходов.

25 декабря 2015 года утвержден приказ Министра энергетики Республики Казахстан №762 «Об утверждении Методики расчета платы за организацию сбора, транспортировки, переработки, обезвреживания, использования и (или) утилизации отходов», приложением к которому является нижеприведенная таблица.

Таблица 31 – Транспортные средства категории М1, в том числе повышенной проходимости категории G, легковые автомобили

Базовая ставка – 50 МРП

Транспортные средства	Коэффициент
С электродвигателями, за исключением транспортных средств с гибридной силовой установкой	3
С рабочим объемом двигателя:	

до 1000 см ³	3,0
от 1001 см ³ до 2000 см ³	7,0
от 2001 см ³ до 3000 см ³	10,0
свыше 3001 см ³	23,0

Таблица 32 – Транспортные средства категории N1, N2, N3, в том числе повышенной проходимости категории G, грузовые автомобили

Базовая ставка – 50 МРП

Транспортные средства (полной массой)	Коэффициент
До 2,5 тонн	3,0
От 2,5 тонн до 3,5 тонн	4,0
От 3,5 тонн до 5 тонн	5,0
От 5 тонн до 8 тонн	5,0
От 8 тонн до 12 тонн	6,0
От 12 тонн до 20 тонн	11,0
От 20 тонн до 50 тонн	17,0

Таблица 33 – Транспортные средства категории M2, M3, в том числе повышенной проходимости категории G, автобусы

Базовая ставка – 50 МРП

Транспортные средства (с рабочим объемом двигателя)	Коэффициент
До 2 500 см ³	6,0
От 2 500 см ³ до 5 000 см ³	10,0
От 5 000 см ³ до 10 000 см ³	19,0
Свыше 10 001 см ³	20,0

Необходимо отметить, что первичный сбор и утилизационный сбор распространяются на все виды механических транспортных средств.

4.2.2. Налогообложение транспортных компаний

Режим налогообложения зависит от организационно-правовой формы ведения деятельности, т.к. все субъекты хозяйствования в соответствии с законами Республики Казахстан обязаны платить налоги, а также другие обязательные платежи в бюджет.

Режимы налогообложения субъектов малого бизнеса в Казахстане. Они вправе самостоятельно выбрать 1 из 4 порядков исчисления и уплаты налогов:

- общеустановленный порядок
- специальный налоговый режим на основе разового талона
- специальный налоговый режим на основе патента
- специальный налоговый режим на основе упрощенной декларации.

Упрощенная декларация

Юридические лица в Казахстане, как правило, применяют налоговый режим на основе упрощенной декларации. Основные требования законодательства:

Упрощенная декларация представляется в налоговый орган ежеквартально не позднее 10 числа месяца, следующего за отчетным налоговым периодом. Уплата начисленных налогов производится в срок не позднее 15 числа месяца, следующего за отчетным налоговым периодом, при этом индивидуальный (корпоративный) подоходный налог подлежит уплате в размере от исчисленной суммы налогов по упрощенной декларации, социальный налог – в размере от исчисленной суммы налогов по упрощенной декларации за минусом суммы социальных отчислений в Государственный фонд социального страхования, исчисленных в размере 1,5 %. Представление упрощенной декларации и уплата налогов производится в налоговый орган по месту подачи заявления на применение специального налогового режима на основе упрощенной декларации.

– предельная среднесписочная численность работников за налоговый период составляет 50 человек;

– предельный доход за налоговый период составляет 25 000,0 тыс.тенге подлежит обложению по следующим ставкам:

Доход за квартал	Ставка
по 3 000,0 тыс. тенге	3% с суммы дохода
свыше 3 000,0 тыс. тенге по 6 000,0 тыс. тенге	90,0 тыс. тенге + 4% с суммы дохода, превышающей 3 000,0 тыс. тенге
свыше 10 000,0 тыс. тенге по 18 000,0 тыс. тенге	370,0 тыс. тенге + 5% с суммы дохода, превышающей 10 000,0 тыс. тенге
свыше 18 000,0 тыс. тенге по 25 000 тыс. тенге	770,0 тыс. тенге + 7% с суммы дохода, превышающей 18 000,0 тыс. тенге

Применение НДС не зависит от того, находится ли юридическое лицо на упрощенной системе налогообложения или же нет. То есть, плательщиком

НДС может быть как юридическое лицо, находящееся на общей системе налогообложения, так и на упрощенной.

Специальный налоговый режим на основе патента

Специальный налоговый режим на основе патента применяют индивидуальные предприниматели, соответствующие следующим условиям:

- 1) не использующие труд работников;
- 2) осуществляющие деятельность в форме личного предпринимательства;
- 3) доход которых за налоговый период не превышает 200-кратного минимального размера заработной платы, установленного законом о республиканском бюджете и действующего на 1 января соответствующего финансового года.

Налоговым периодом является календарный год.

Исчисление стоимости патента

1. Исчисление стоимости патента производится путем применения ставки в размере 2 процентов к объекту налогообложения. Стоимость патента подлежит уплате в бюджет в виде:

1) индивидуального подоходного налога – в размере 1/2 части стоимости патента;

2) социального налога – в размере 1/2 части стоимости патента за минусом социальных отчислений, исчисленных в соответствии с Законом Республики Казахстан «Об обязательном социальном страховании». При превышении суммы социальных отчислений над суммой социального налога сумма социального налога становится равной нулю.

2. Если фактический доход в течение срока действия патента превысит размер дохода, указанного в расчете, индивидуальный предприниматель обязан в течение пяти рабочих дней представить дополнительный расчет на сумму превышения и произвести уплату налогов с этой суммы. На основании указанного расчета взамен ранее выданного патента выдается новый патент.

3. Если в течение срока действия патента фактический доход не достигнет размера дохода, указанного в расчете, индивидуальный предприниматель вправе представить дополнительный расчет на сумму уменьшения.

В указанном случае возврат излишне уплаченных сумм налогов производится в порядке, установленном статьей 602 настоящего Кодекса, после хронометражного обследования, проведенного налоговым органом.

4. В случае превышения суммы фактически полученного дохода над суммой предельного дохода, установленного статьей 429 настоящего Кодекса, до истечения срока действия патента стоимость патента до даты перехода на иной режим налогообложения в случаях, установленных пунктами 6 и 7 статьи 431 настоящего Кодекса, исчисляется по ставке, установленной пунктом 1 настоящей статьи.

5. При прекращении предпринимательской деятельности до истечения срока действия патента внесенная сумма налогов возврату и перерасчету не подлежит, за исключением случая признания индивидуального предпринимателя недееспособным.

Разовый талон

Специальный налоговый режим на основе разового талона применяют:

1) граждане Республики Казахстан, оралманы, деятельность которых носит эпизодический характер;

2) граждане Республики Казахстан, оралманы, индивидуальные предприниматели и юридические лица, осуществляющие деятельность по реализации товаров, выполнению работ, оказанию услуг на рынках, за исключением реализации в киосках, стационарных помещениях (изолированных блоках) на территории рынка.

Данное положение распространяется на вышеуказанных налогоплательщиков независимо от применения ими общеустановленного порядка, либо специального налогового режима.

Разовый талон – документ, удостоверяющий право применения специального налогового режима и подтверждающий факт расчета с бюджетом по индивидуальному подоходному налогу, за исключением индивидуального подоходного налога, удерживаемого у источника выплаты. Под предпринимательской деятельностью, носящей эпизодический характер, понимается деятельность, осуществляемая в общей сложности не более девяноста дней в календарном году, за исключением деятельности, осуществляемой на основе договоров, заключаемых с налоговыми агентами.

Физические лица, осуществляющие расчеты с бюджетом на основе разовых талонов, освобождены от применения контрольно-кассовых машин (кроме реализующих подакцизные товары), и единственное требование к ним, – это наличие разового талона на руках.

Налогообложение международных перевозок в РК

В целях налогообложения международными перевозками признаются любые перевозки пассажиров, багажа, товаров, в том числе почты, морским, речным или воздушным судном, автотранспортным средством или железнодорожным транспортом, осуществляемые между пунктами, находящимися в разных государствах, одним из которых является Республика Казахстан.

Доходы от оказания транспортных услуг в международных перевозках, а также внутри Республики Казахстан признаются доходами нерезидента из источников в Республике Казахстан и облагаются подоходным налогом у источника выплаты по ставке 5 процентов.

Если международным договором, ратифицированным Республикой Казахстан, установлены иные правила, чем те, которые содержатся в Налоговом кодексе, применяются правила указанного договора.

Нерезидент имеет право применить положения международного договора в части освобождения от налогообложения доходов от оказания транспортных услуг в международной перевозке, одной из сторон которой является Республика Казахстан, если он является окончательным получателем дохода и резидентом страны, с которой заключен международный договор.

Применение международного договора в части освобождения от налогообложения разрешается только при наличии у нерезидента на дату представления декларации по корпоративному подоходному налогу документа, подтверждающего резидентство, соответствующего требованиям Налогового кодекса.

Нотариально засвидетельствованная копия документа, подтверждающего резидентство, представляется налогоплательщиком в налоговый орган по месту нахождения постоянного учреждения при подаче декларации по корпоративному подоходному налогу.

Расчет по корпоративному подоходному налогу, удерживаемому у источника выплаты с дохода нерезидента (форма 101.04) представляется ежеквартально не позднее 15 числа второго месяца.

Нерезидент обязан указать в расчете по корпоративному подоходному налогу сумму налога, ставку и наименование международного договора, на основании которого применялась такая ставка. При этом юридическое лицо-нерезидент обязано вести раздельный учет сумм доходов от оказания транспортных услуг в международной перевозке (не подлежащих налогообложению согласно международному договору) и от оказания транспортных услуг на территории Республики Казахстан (подлежащих налогообложению). Сумма расходов, понесенных для получения доходов от оказания транспортных услуг в международной перевозке, определяется прямым или косвенным методом.

При этом налогоплательщик вправе по своему выбору применить один из указанных методов исчисления расходов. Выбранный метод используется ежегодно и может быть изменен только по согласованию с налоговым органом, являющимся вышестоящим по отношению к налоговому органу по месту нахождения налогоплательщика (за исключением уполномоченного органа), до начала отчетного налогового периода.

Прямой метод предусматривает определение соответствующих расходов на основании ведения раздельного учета расходов, понесенных от оказания транспортных услуг в международной перевозке, и расходов от оказания транспортных услуг на территории Республики Казахстан.

Косвенный метод предусматривает определение указанных расходов как произведение доли и общей суммы расходов, понесенных нерезидентом для получения доходов из источников в Республике Казахстан, за отчетный налоговый период. Доля определяется как отношение суммы доходов от оказания транспортных услуг в международной перевозке к общей сумме доходов, полученных из источников в Республике Казахстан.

При неправомерном применении положений международного договора, повлекшем неуплату или неполную уплату налога в бюджет, налогоплательщик несет ответственность в соответствии с законами Республики Казахстан.

Проект поправок в налоговое и таможенное законодательство на 2017 г.

Законопроектом по вопросам налогообложения и таможенного администрирования предусматривается сохранение действующего минимального порогового значения для целей постановки на учет по налогу на добавленную стоимость (30 000 МРП) до 2017 года включительно, с дальнейшим поэтапным снижением к 2020 году до 15 000 МРП (31,8 млн. тенге). Также предлагается восстановить норму в Налоговом кодексе по добровольной постановке на регистрационный учет по НДС.

Поправки по налоговому администрированию предусматривают внедрение порядка согласования предварительных актов налоговых проверок, изменение требований для проверок на ликвидацию независимыми аудиторскими компаниями, а также перенос сроков внедрения всеобщего декларирования, электронных счетов-фактур, Е-аудита.

Кроме этого, предлагается увеличить пороговые значения имущества, указываемого в декларации об активах и обязательствах, и снизить размер административного штрафа за несвоевременное представление или недостоверное отражение сведений в декларации (с 30-ти МРП до 3-х МРП).

Таким образом, из вышеприведённой информации очевидно, что одной из важнейших проблем автотранспорта является, требующая срочного реформирования налоговая система, препятствующая развитию предпринимательства. В частности:

- Упрощенная система взимания налогов для индивидуальных предпринимателей.

Упрощенная система взимания налогов для индивидуальных предпринимателей с малым размером дохода и налоговые льготы для них, была востребована бизнесом и была очень уместна в переходный от плановой к рыночной экономике момент. Это преследовало цель становления и укрепления предпринимательства. Но та целесообразность в настоящее время миновала и теперь в автомобильном транспорте уже является тормозом развития отрасли. Это происходит потому, что многие предприниматели вынуждены уходить в деятельность, оформленную как малый бизнес. В итоге создаются неравные условия перевозчиков с крупным и средним размерами бизнеса по сравнению с предпринимателями, работающими по схеме малого.

Также существующая налоговая система обусловила появление и развитие «нелегальных» перевозок, представляющих теневую экономику, когда для начала деятельности перевозчику достаточно зарегистрироваться в налоговом комитете. Это негативно повлияло также на управление отраслью из-за отсутствия реальных рычагов влияния на «нелегальных» перевозчиков, ущемляющих интересы законопослушных предпринимателей;

- Освобождение предпринимателей, занятых на социально значимых, пассажирских автобусных перевозках от КПН и НДС.

Особо важной для развития предпринимательства, занятого на социально значимых, пассажирских автобусных перевозках, является проблема КПН и НДС.

Ежедневно десятки миллионов граждан страны являются пассажирами автобусов, большинство которых не довольны качеством услуг и положение при этом ухудшается. Главной причиной этой ситуации является убыточность перевозок, которая не даёт предпринимателям возможности обновлять парк, повышая культуру и качество обслуживания.

Большинство регионов не возмещают убытки предпринимателей занятых на автобусных городских пассажирских перевозках и лишь некоторые из них производят субсидирование частично.

Таким образом, местные исполнительные органы, не обеспечивают исполнение требований статьи 19 закона РК «Об автомобильном транспорте».

С целью изучения влияния КПН и НДС на предпринимательство, занятого на социально значимых, пассажирских автобусных перевозках по финансовым итогам 2013 года, был проведён аудит и обследование автопредприятий крупнейшей в Казахстане Ассоциации предпринимателей пассажирских перевозок города Алматы.

В итоге исследований установлено, что износ парка предпринимателей составлял 63%, 12 из 25 предприятий не имели собственной производственной базы. При этом, имея расходы перевозчиков в сумме **8,38** миллиарда тенге, убытки предпринимателей на пассажирских городских перевозках в **2015** году по городу Алматы составили **587,5** (пятьсот восемьдесят семь) миллионов тенге. При этом КПН и НДС, уплаченные в **2013** году, составили около **433,8** (четыреста тридцать три) миллиона тенге.

Предприниматели – перевозчики трудятся в тяжелейших условиях постоянного дефицита оборотных средств, дефиците кадров, при стареющем парке и отсутствии развитой производственной базы. Население города, в свою очередь страдает из-за массовых срывов и постоянного нарушения графиков, низкой культуры обслуживания, переполненности автобусов и высокой аварийности. Всё это происходит, несмотря на то, что существующий острый дефицит парковок для легковых автомобилей, пробки на улицах в часы пик, нарастающая загазованность городов, требуют преимущественного развития общественного транспорта и особого к нему внимания.

Решение проблем организации городских и пригородных автобусных пассажирских перевозок, позволит достичь мультипликативного эффекта.

С одной стороны необходимо обеспечить качественное решение социально значимой задачи перевозок населения, с другой стороны надо осуществить поддержку стабильному развитию и улучшению функционирования предпринимателей перевозчиков, представляющих МСБ в автомобильном транспорте.

Эти меры позволят стимулировать пользование гражданами общественным транспортом, уменьшат плотность движения на улицах, улучшат экологическую обстановку.

Для улучшения качества организации пассажирских перевозок необходимо обеспечить рентабельность автопредприятий, усиливая инвестиционную привлекательность этого вида предпринимательства. Только при этом можно обновить подвижной состав, развить производственную базу и привлечь высококвалифицированные кадры.

Корпоративный Подоходный Налог является, по сути, налогом на прибыль! Но в случае заведомо убыточной деятельности предпринимателей занятых в социально важной сфере, КПН препятствует обеспечению нормальной работы пассажирского транспорта, занятого в основном обслуживанием социально незащищённых слоёв населения.

К тому же, автобусные городские перевозки пассажиров относятся к предпринимательской деятельности в социальной сфере, для которой Налоговый Кодекс РК предполагает освобождение от КПН. Статья 135 НК РК гласит, что доходы организаций, не подлежат налогообложению при осуществлении деятельности в социальной сфере, доходы от которых составляют не менее 90 процентов совокупного годового дохода таких организаций.

Таким образом, есть все основания инициировать изменения в Налоговый кодекс РК, путём приравнивания предприятий по перевозкам пассажиров и багажа на городских и пригородных автобусных маршрутах к организациям, осуществляющим деятельность в социальной сфере, освободив их от уплаты корпоративного подоходного налога.

Для создания наиболее благоприятных условий развития МСБ на пассажирских автобусных перевозках требуется также инициирование изменения в Налоговый кодекс РК по включению доходов от сбора выручки за проезд на пассажирских городских и пригородных автобусных маршрутах в оборот освобожденного от обложения НДС.

Как известно, НДС представляет собой налог на стоимость, добавленную обработкой на конкретном этапе реализации. Объектом обложения налогом выступает прирост цены изделия в процессе его производства или доработки сверх цены, по которой были приобретены материалы или услуги, использованные при изготовлении данного товара. Таким образом, НДС должна облагаться только новая стоимость.

Из расчёта тарифов, представленных акимату города Алматы и фактических результатов деятельности, следует, что основой для обложения оборота должна выступать себестоимость, значительно превышающая установленный городом тариф.

Необходимо внести дополнение в НК РК, в части главы 33 «Обороты и импорт, освобождённые от НДС» статьи 248 «Обороты по реализации товаров, работ, услуг, местом реализации которых является РК, освобождённые от НДС» об освобождении от НДС оборотов по реализации услуг, связанных с обслуживанием социально значимых маршрутов городских и пригородных автобусных перевозок в Республике Казахстан.

Также фактором в пользу принятия решения об освобождении перевозчиков от КПП и НДС, является устранение процесса перекладывания средств из бюджета, при возмещении убытков перевозчиков, согласно Правил субсидирования, на основании Статьи 14 Закона «Об автомобильном транспорте».

К тому же, задача обеспечения конкурентоспособности отечественных перевозчиков и создания единых условий в ЕАЭС, при уже имеющей место свободе перемещения транспортных услуг, требует унификации налогообложения.

В частности, по примеру Российской Федерации и Республики Беларусь, в Казахстане надо освободить предпринимателей, занятых на социально значимых пассажирских автобусных перевозках от КПП и НДС. В противном случае, национальный перевозчик на пассажирских автобусных городских перевозках, обременённый проблемами убыточности, заведомо оказывается в проигрышной ситуации.

Вышеуказанные меры, направленные на совершенствование налоговой политики и создание благоприятной предпринимательской среды, позволят обеспечить обновление парка и соответственно высокое качество автобусного обслуживания населения.

Источник: Исследовательская работа 2015 г. «Комплексное исследование развития предпринимательства Республики Казахстан в автотранспортной отрасли» – ОЮЛ «Союз автотранспортников Республики Казахстан».

4.3. Программы обновления парка автотранспортных средств в Республике Казахстан

Стоит отметить, что в Казахстане в настоящее время отсутствует отдельная программа обновления парка автотранспортных средств. Существующие государственные программы, связанные с приобретением АТС, направлены на стимулирование отечественного автомобилестроения. Однако, линейка производимых в Казахстане моделей грузовых АТС и автобусов не отвечает в полной мере и не соответствует потребностям отечественных грузовых и пассажирских перевозчиков. Данное обстоятельство вынуждает предпринимателей приобретать АТС в третьих странах. В этой связи были проанализированы существующие финансовые программы приобретения АТС.

4.3.1. Предоставление тарифных льгот при ввозе автотранспортных средств

В соответствии с пунктом 7.3. Решения Комиссии Таможенного союза №130 от 27 ноября 2009г. «О едином таможенно-тарифном регулировании Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации» допускается предоставление тарифных льгот в отношении товаров, ввозимых из третьих стран в качестве вклада учредителя в уставный (складочный) капитал (фонд) в пределах сроков, установленных учредительными документами для формирования этого капитала (фонда) в порядке, предусмотренном законодательством государств-участников таможенного союза.

Несмотря на то, что норма наднационального законодательства была принята еще в 2009 году, в отношении автотранспортных средств, занятых на международных перевозках, приказ Министерства национальной экономики РК №737 был подписан только 27 ноября 2015 года. Согласно данному приказу автотранспортные средства экологического класса евро-4 и выше сроком эксплуатации свыше 3-х лет могут быть ввезены по 0% таможенным пошлинам, в качестве вклада в уставной капитал юридического лица.

4.3.2. Инвестиционные программы

Основными направлениями развития инвестиционной политики Республики Казахстан в соответствии с Посланием Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана от 30 ноября 2015 г. являются:

1. привлечение частных инвестиции с акцентом на транснациональные корпорации;
2. проведение реформ, направленных на совершенствование инвестиционного климата, совместно с ОЭСР и другими международными финансовыми институтами;
3. для активизации работы с инвесторами создан Правительственный Совет (инвестиционный штаб), ориентированный на привлечение инвесторов и улучшение инвестиционного климата, в регионах созданы аналогичные Советы по привлечению инвестиций для реализации проектов местного значения.

Для решения системных проблем, связанных с улучшением инвестиционного климата, активно действует Совет по улучшению инвестиционного климата (*далее – Совет*) под председательством Премьер-Министра Республики Казахстан. Совет был создан постановлением Правительства РК от 1 марта 2012 году № 275.

Согласно положению о Совете его основными целями являются содействие в привлечении и эффективном использовании отечественных и иностранных инвестиций, а также поддержка инвесторов в части решения

проблемных вопросов, с которыми они сталкиваются в ходе своей работы в Казахстане.

Заседания Совета проводятся по мере необходимости, но не реже двух раз в год в сроки, определяемые председателем Совета.

На заседания Совета могут быть приглашены представители заинтересованных государственных органов РК, а также представители отечественных и иностранных компаний, не входящие в его состав.

Рабочим органом Совета является МИР РК, который осуществляет организационно-техническое обеспечение работы Совета, в том числе готовит предложения по повестке дня заседания Совета, необходимые документы и материалы.

Сферами, волнующими инвесторов в Казахстане, являются налогообложение, таможенное регулирование, миграция, трудовые и земельные отношения, строительство и лицензирование.

Стоит отметить, что в настоящее время, все вопросы, касающиеся предоставления инвестиций и преференций в рамках индустриально-инновационной деятельности регулируются Предпринимательским кодексом Республики Казахстан (Кодекс РК от 29 октября 2015 года №375-V ЗРК).

Глава 24 Предпринимательского кодекса определяет цели, задачи и основы государственной поддержки индустриально-инновационной деятельности в Казахстане.

4.3.3. Программы финансирования проектов приобретения автотранспортных средств

Хотелось бы отметить, что в настоящее время одной из основных программ финансирования проектов приобретения автотранспортных средств являются действующие программы финансирования «Фонда «ДАМУ».

АО «Фонд развития предпринимательства «Даму» образовано согласно постановлению Правительства Республики Казахстан от 26.04.1997 г. № 665 «О создании фонда развития малого предпринимательства».

С 2015 г. Фонд «Даму» является финансовым агентом, осуществляющим реализацию и мониторинг финансовой поддержки (субсидирование ставок вознаграждения по кредитам предпринимателей, гарантирование кредитов предпринимателей перед банками) в рамках Единой программы поддержки и развития бизнеса «Дорожная карта бизнеса 2020».

Программа «Дорожная карта бизнеса 2020» (далее - Программа) разработана для реализации послания Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева народу Казахстана «Новое десятилетие – Новый экономический подъем – Новые возможности Казахстана» и Стратегического плана развития Казахстана до 2020 года. Программа является одним из механизмов реализации Государственной программы по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010 - 2014 годы.

Целью Программы является обеспечение устойчивого и сбалансированного роста регионального предпринимательства в не сырьевых секторах экономики, а также сохранение действующих и создание новых постоянных рабочих мест. Реализация Программы осуществляется по трем направлениям:

1. Поддержка новых бизнес-инициатив.
2. Оздоровление предпринимательского сектора.
3. Поддержка экспортоориентированных производств.

**Программа финансирования проектов регионального бизнеса
за счет средств местных исполнительных органов и
АО «Фонд Развития Предпринимательства «ДАМУ»**

Программа осуществляется в соответствии с Постановлением Правительства РК №1039 от 06.11.2007 г., Фонд является оператором по реализации Программы.

В рамках Программы через банки второго уровня финансируются проекты субъектов малого и среднего предпринимательства (далее - СМСП), являющихся таковыми в соответствии с действующим законодательством РК.

Программа предусматривает схему софинансирования средств Фонда и местных исполнительных органов (далее – МИО) и последующее финансирование СМСП в приоритетных для конкретного региона отраслях.

Изначально в Программе участвовали 9 Банков-партнеров, в которых были размещены средства в сумме 34,9 млрд. тенге, в т.ч. средства МИО – 6,7 млрд. тенге. Однако в октябре 2010 года АО «Kaspi Bank» досрочно прекратил участие в реализации Программы. На настоящий момент в Программе участвуют 8 Банков-партнеров:

1. АО «Цесна Банк»;
2. АО «Казкоммерцбанк»;
3. АО «Евразийский Банк»;
4. АО «Банк ЦентрКредит»;
5. АО «АТФБанк»;
6. АО «Нурбанк»;
7. АО «Банк Астаны»;
8. АО «Forte Bank».

Основные условия кредитования СМСП в рамках Программы:

- целевое использование средств – рефинансирование действующих кредитов, инвестиционные цели, пополнение оборотных средств;
- годовая ставка вознаграждения для конечного заемщика – не более 12,5% годовых, годовая эффективная ставка – не более 14,0% годовых.
- срок кредитования по займу – до 84 месяцев;
- валюта Займа – тенге;
- лимит финансирования на одного заемщика – до 500 000 месячных расчетных показателей;

- отсутствует ограничение отраслевой направленности финансирования проектов (за исключением случаев, когда это установлено условиями МИО);
 - льготный период по погашению основного долга по Займам, предоставляемым на пополнение оборотных средств – до 12 месяцев;
 - прочие условия устанавливаются Банком-партнером.
- По Программе запрещается финансирование:
- СМСП с наличием просроченной задолженности по налогам и другим обязательным платежам в бюджет.
 - запрещается предоставление займов СМСП на цели участия в уставных капиталах юридических лиц.

Программа финансирования региональных приоритетных проектов субъектов малого и среднего предпринимательства «Даму регионы III»

Программа разработана с целью финансирования субъектов малого и среднего предпринимательства, в том числе в приоритетных секторах экономики, а также предоставления возможности последним обратиться за субсидированием и/или гарантированием в рамках Единой программы поддержки и развития бизнеса «Дорожная карта бизнеса 2020», утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 марта 2015 года № 168 (далее – Единая программа ДКБ2020).

Основанием для разработки Программы являются:

- Послание Президента Республики Казахстан Н.А.Назарбаева народу Казахстана от 28 января 2011 года «Построим будущее вместе!».
- Стратегия развития АО «Фонд развития предпринимательства «Даму» на 2011-2020 годы.

Цель Программы – содействие развитию малого и среднего предпринимательства, в том числе в приоритетных для регионов Республики Казахстан отраслях экономики;

Программа реализуется путем размещения Фондом в Банках-партнерах денежных средств на определённых (целевых и ограничительных) условиях для последующего кредитования Конечных заемщиков.

На реализацию Программы выделено порядка 50,0 млрд. тенге.

В рамках Программы участвуют

1. АО «Евразийский Банк»;
2. АО «Delta Bank»;
3. ДОО АО «Банк ВТБ (Казахстан)»;
4. АО «Нурбанк»;
5. АО «Казинвестбанк»;
6. АО «Цесна Банк»;
7. АО «Банк ЦентрКредит»;
8. ДБ АО «Сбербанк России»;
9. АО «АТФ Банк»;
10. АО «AsiaCredit Bank»;
11. АО «ForteBank»;

12. АО ДБ «Альфа Банк»;
13. АО «Банк Kassa Nova».

Основные условия предоставления Займов Банком-партнёром Конечным заемщикам:

- Целевой сегмент – субъекты малого и среднего предпринимательства (СМСП), являющиеся таковыми в соответствии с законодательством Республики Казахстан.
- Валюта Займа – тенге.
- Максимальный лимит на одного Конечного заемщика – 500 000 000
- Срок Займа - не более 84 (восемьдесят четыре) месяцев;
- Номинальная ставка вознаграждения по Займу – не более 14,0% (четырнадцать процентов) годовых.
- Целевое назначение Займа – пополнение оборотных средств, приобретение новых и модернизация основных средств.
- Отрасль финансирования – Сектора экономики в соответствии с действующими условиями Единой программы ДКБ2020.
- Период доступности по кредитной линии – до 1 (одного) года.
- Обязательные требования – Конечные заемщики, получившие финансирование в рамках Программы, имеют право подать заявку на участие в Единой программе ДКБ2020 для получения субсидирования и/или гарантирования.

- Иные условия определяются БВУ самостоятельно.

В рамках Программы запрещается представление Займов Конечным заемщикам на следующие цели:

- участия в уставных капиталах юридических лиц,
- покрытие убытков хозяйственной деятельности Конечных заемщиков,
- оплата услуг поверенным (агентам),
- рефинансирование займов Конечных заемщиков.

В рамках анализа действующих программ финансирования проектов приобретения автотранспортных средств были изучены предложения следующих финансовых институтов и компаний:

- 1) АО «НУХ «Байтерек» – поддержка инфраструктурных проектов;
- 2) ТОО «Сбербанк Лизинг Казахстан» – финансовый лизинг автотранспортных средств;
- 3) Компания «AllurAuto» 0 специальные условия по приобретению специализированной техники марки «IVECO».

Предлагаем более подробную информацию по каждому из указанных предложений.

АО «НУХ «Байтерек» оказывает поддержку инфраструктурных проектов по 3 направлениям:

- 1) Кредитование через АО «Банк развития Казахстана» и финансовый лизинг через АО «БРК-Лизинг»:

1. АО «Банк развития Казахстана» как инвестиционный институт Правительства РК по финансированию несырьевого сектора экономики Казахстана предлагает привлечение «длинных» и «дешевых» денег.

Базовые условия:

Собственное участие в проекте не менее 20% (в виде безналичного перечисления денежных средств);

Минимальная сумма кредита – 30 млн.долларов США;

Обязательное обеспечение кредита (залог, гарантия и др.)

2. Компания АО «БРК-Лизинг» предлагает следующие схемы финансового лизинга: Классический; Международный лизинг; Лизинг с участием институтов развития; Возвратный.

Базовые условия:

Ставка финансирования на срок от 3 до 10 лет – 10-12%

Собственное участие в проекте от 15% (в виде безналичного перечисления денежных средств);

Минимальная сумма кредита – 1 млн.долларов США

Дополнительное обеспечение кредита в случае высоких рисков по проекту (залог, гарантия и др.)

2) Финансирование через Фонд инфраструктурных проектов (будет создан в III квартале текущего года).

3) Сопровождение инфраструктурных проектов через Центр сопровождения проектов ГЧП.

ТОО «Сбербанк Лизинг Казахстан» – финансирует проекты в реальном секторе экономики в целях содействия обновлению, модернизации и расширению основных фондов казахстанских предприятий стоимостью от 1 млн. долларов США. ТОО «Сбербанк Лизинг Казахстан» предлагает индивидуальные условия корпоративным клиентам и выгодные условия для покупки легкового и коммерческого автотранспорта, грузовых автомобилей, оборудования, дорожной – строительной и специальной техники.

Базовые условия:

- Валюта договора лизинга – тенге, тенге с индексацией к доллару США
- Срок лизинга – до 7 лет,
- Аванс – от 20%

Преимущества:

- Собственные партнёрские программы с ведущими предприятиями Таможенного союза и зарубежными машиностроительными предприятиями
- Удобные графики с минимальным удорожанием

Компания «AllurAuto», официальный дистрибьютор автомобилей Iveco в Казахстане, предлагает грузовые автомобили и автобусы Iveco.

Проект Iveco был запущен в 2012 году на заводе «СарыаркаАвтоПром» при поддержке Allur Auto. Компания «AllurAuto» предлагает специальные

условия для юридических лиц, по приобретению специализированной техники марки «IVECO» в финансовый лизинг:

Базовые условия:

- Срок от 3-7 лет;
- Аванс – от 15% от стоимости контракта;
- Ставка вознаграждения от 5-11% годовых;
- Сумма финансирования от 300 тыс. – 25,0 млн. долларов США
- Минимальный пакет документов для лизингополучателя

Основной проблемой общей для практически всех транспортных компаний является недостаток или полное отсутствие денежных средств, которые предприятие могло бы использовать в качестве стартового капитала, но при обращении в банки немногие могут получить требуемые денежные средства.

Малые предприятия, к категории которых относится большинство транспортных компаний, имеют множество внутренних проблем, которые мешают им пользоваться ресурсами банков в необходимой мере при приобретении автотранспортных средств:

- Ограниченное число предложений соответствующих банковских продуктов, что приводит к отсутствию конкуренции и высоким процентным ставкам по займам;
- Небольшой масштаб деятельности, который невозможно увеличить, не получив кредит на развитие малого бизнеса;
- Отсутствие финансовой грамотности и некачественное выполнение бизнес-планов для получения заемных средств в банке;
- Нестабильная экономическая обстановка и законодательство, в том числе и в сфере налогообложения бизнеса;
- Низкая рентабельность бизнеса, которая не соответствует высоким кредитным ставкам;
- Низкая скорость рассмотрения заявки и сложность процедуры кредитования, которая предусматривает представление объемного пакета надлежащим образом оформленных документов;
- Недостаток ликвидных активов и собственных средств для обеспечения по запрашиваемым обязательствам.

Для решения обозначенных проблем со стороны государства предлагается рассмотреть следующие шаги, которые могут повысить эффективность комплексных мер по развитию предпринимательства:

- Стимулировать работу фондов поддержки бизнеса, которые призваны облегчить доступ предпринимателей к кредитным ресурсам банков или безвозвратным субсидиям из бюджета;
- Стабилизировать налогообложение для субъектов малого предпринимательства;

- Претворять в жизнь мероприятия, направленные на повышение прозрачности бизнеса;
- Развивать инфраструктуру поддержки бизнеса, в том числе ее информационную и образовательную составляющую.

4.4. Перечень барьеров, препятствующих обновлению парка автотранспортных средств

Анализ существующих барьеров, препятствующих обновлению парка автотранспортных средств, свидетельствует о наличии таковых, как в рамках ЕАЭС, так и на национальном уровне.

В целях более эффективного функционирования четырех свобод в отношении движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы Евразийской экономической комиссией разработан Список изъятий и иных ограничений, в том числе барьеров, взаимного доступа субъектов предпринимательской деятельности на рынок государств-членов ТС и ЕЭП.

Изъятия – предусмотренные правом Союза исключения из общих правил функционирования внутреннего рынка Союза;

Ограничения – меры, применяемые государствами-членами в одностороннем порядке в случаях, когда такой порядок допускается в соответствии с правом Союза, а также ограничения, предусмотренные законодательством государств-членов в случаях, когда регулирование соответствующих правоотношений осуществляется в соответствии с правом Союза на уровне законодательства государств-членов.

Изъятия и ограничения представляют собой допустимые препятствия в функционировании внутреннего рынка Союза.

Однако следует иметь в виду, что применение ограничений может приводить к появлению барьеров.

Барьеры – фактические препятствия для свободного движения товаров, услуг, капитала, рабочей силы, а также для взаимного доступа субъектов предпринимательской деятельности на рынок государств-членов, которые возникают, в том числе вследствие отсутствия необходимого и достаточного уровня гармонизации требований и правил, а также в связи с невыполнением положений права Союза и сложившейся правоприменительной практикой либо вследствие пробелов в праве Союза, сохраняющихся при наличии компетенции на урегулирование в рамках Союза соответствующих правоотношений.

Согласно положениям Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года государства-члены осуществляют скоординированную (согласованную) транспортную политику, направленную на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапно формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности.

В настоящее время в рамках сотрудничества в области транспорта в Союзе разрабатываются и планируются к принятию следующие документы:

Общие:

1) Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики. В настоящее время разрабатывается проект документа. Ответственный разработчик МИР РК. Планируемая дата принятия декабрь 2016 года.

В области автомобильного транспорта:

2) Программа поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена Евразийской экономического союза. Принятие программы планируется 1 июля 2015 года;

3) План мероприятий по введению в действие программы поэтапной либерализации каботажных перевозок;

4) Правила допуска автомобильных перевозчиков государств-членов ЕАЭС к осуществлению международных автомобильных перевозок грузов (разработчик – РК);

5) Правила урегулирования спорных ситуаций в случае их возникновения с перевозчиками третьих стран в государствах-членах ЕАЭС (разработчик – РБ);

6) Требования по осуществлению контроля на внешней границе ЕАЭС с учетом интересов каждого государства-члена (разработчик – РФ);

7) Документ, определяющий механизм контроля за каботажными перевозками грузов на территориях государств-членов, механизм обмена данными об итогах транспортного контроля;

8) Перечень документов, подтверждающих совершение каботажной автомобильной перевозки грузов.

Несмотря на достигнутые договоренности, в рамках ЕАЭС сохраняются барьеры, препятствующие выходу отечественных транспортных компаний на рынок автомобильных перевозок грузов и пассажиров Союза, что в свою очередь оказывает существенное влияние на развитие казахстанских транспортных компаний и соответственно на вопросы и темпы обновления парка АТС.

Эффективное функционирование национальных экономик в рамках интеграционных объединений, в рамках ЕЭП, невозможно без достижения «четырех степеней свободы» – свободы движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы. Одним из наиболее важных вопросов, в части касающейся оказания услуг автомобильным транспортом, является беспрепятственная возможность перевозки грузов и пассажиров автомобилями, не зарегистрированными на территории данной страны. То есть, въезд, выезд, транзитный проезд автотранспортных средств государств-членов ТС и ЕЭП по территориям Сторон на условиях национального режима.

В свою очередь возможность автотранспортных средств, например, зарегистрированные в РБ, могут свободно осуществлять пассажиро- или грузоперевозки между населенными пунктами в РК и РФ. Речь идет о каботажных перевозках.

Разрешение каботажных перевозок – весьма болезненный процесс, поскольку требует открытия внутреннего рынка автомобильных услуг, что создает дополнительное на него давление в части конкуренции хозяйствующих субъектов. Напомним, что рынок автоперевозок представляет собой рынок чистой конкуренции и появление новых субъектов приводит к снижению нормы прибыли, объемов доходов и т.д.

Провести специальные исследования по оценке и обоснованию возможных объемов перевозок в/из третьих стран с трехсторонним участием, научно обосновать отдельные положения по квотированию, разрешениям и т.д. Безусловно, любое принятие решений, в определенном смысле, задевающих интересы той или иной стороны, следует принимать только исходя из результатов конкретных исследований, «с полной цифровой раскладкой». Следует провести и специальное исследование последствий внедрения безразрешительной системы.

Физические барьеры на пути развития транспортной интеграции:

1. Несоответствие предельно допустимых масс, осевых нагрузок и габаритов транспортных средств.

Несмотря на предпринятые в рамках СНГ меры по унификации предельно допустимых масс, нагрузок и габаритов транспортных средств, в частности в рамках принятого Минского соглашения 1999 г. о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников Содружества, в отдельных государствах-членах ТС и ЕЭП действуют отличные (более низкие) нормативы. Пример: (в частности, в Российской Федерации) действует предельно допустимая нагрузка 7 тонн при расстоянии между смежными осями от 1 до 1,35 м.

2. Значительные различия при оформлении специальных разрешений на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов в государствах-членах ТС и ЕЭП.

Порядок оформления специальных разрешений на перевозку крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов на территории Беларуси и Казахстана может оформляться непосредственно в пунктах пересечения границы, на территории России специальное разрешение оформляется и проходит согласование через Москву.

Порядок оформления спецразрешений на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов может быть изменен путем делегирования полномочий по выдаче специальных разрешений субъектам федерации приграничных районов, что значительно упростит порядок их оформления.

3. Длительные простои автотранспортных средств на границах.

Нефизические барьеры на пути развития транспортной интеграции.

1. Различия по условиям допуска национальных перевозчиков к международным перевозкам.

2. Признание полисов страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, выданных национальными страховыми компаниями.

Признание страховых полисов – это большая и сложная экономическая задача интегрирующихся стран и она стоит не только перед транспортным сообществом. Полноценная интеграция невозможна без достижения свободы передвижения услуг и капиталов, что, собственно, и отражает суть задачи по преодолению данного барьера. На наш взгляд, данный барьер вполне может быть преодолен в ближайшее время.

3. Ограничение применения процедуры Международных дорожных перевозок (МДП)

В соответствии с Распоряжением Евразийского межправительственного совета «Об условиях обеспечения беспрепятственного транзитного проезда с применением Конвенции МДП на территории Евразийского экономического союза» от 29 мая 2015г. ФТС России 14 декабря 2015г. приказом №2568 утвердила перечень из 45 пунктов пропуска на российских участках внешней границы ЕАЭС.

В Перечень пунктов пропуска вошли российско-финляндский, российско-украинский, российско-монгольский, российско-норвежский, российско-латвийский, российско-абхазский, российско-азербайджанский, российско-грузинский, российско-польский и российско-литовский участки границы.

Следует отметить, что 15 пунктов пропуска на российско-украинском участке границы не могут быть использованы для ввоза товаров в Казахстан ввиду нового порядка ввоза, утвержденного Указом Президента РФ №1 от 1 января 2016 года.

Кроме того, утвержденные пункты пропуска для ввоза товаров по книжкам МДП не отвечают в полной мере исторически сложившемуся маршруту ввоза товаров из Европы в Казахстан и соответственно оказывают негативное влияние на объемы международных перевозок, выполняемых казахстанскими перевозчиками.

4.4.1. Дополнительные сборы при ввозе и приобретении автотранспортных средств

Как известно, автомобильные перевозки являются одним из основных секторов экономики Республики Казахстан. Вместе с тем, одним из необходимых условий и индикаторов развития автомобильных перевозок является обновление парка автотранспортных средств.

По информации Союз международных автомобильных перевозчиков Казахстана (КазАТО) на сегодняшний день ежегодная потребность

перевозчиков осуществляющих грузовые и пассажирские перевозки в Казахстане превышает 3500 единиц АТС.

Вместе с тем, 17 ноября 2015 года подписан Закон РК №407-V ЗРК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам индустриально-инновационной политики», которым внесены изменения в Кодекс РК «О налогах и других обязательных платежах в бюджет», предусматривающий ставки сбора за первичную регистрацию транспортных средств. Так, для транспортных средств категорий М2, М3, N1, N2, N3 (старше 5 лет) сбор за первичную регистрацию составляет 2 500 МРП (5 302 500 тенге).

Стоит отметить, что дополнительно на все АТС с 1 января 2016 г. введен утилизационный сбор, который на грузовые АТС составляет 1 166 550 – 1 802 850 тенге (*базовая ставка – 50 МРП с коэффициентом 11 и 17*), а для автобусов составляет 1 060 500 – 2 014 950 тенге (*базовая ставка – 50 МРП с коэффициентом 10 и 19*).

Кроме того, в октябре 2015 г. Главами государств Евразийского экономического союза (*далее – ЕАЭС*) подписан Протокол «О некоторых вопросах ввоза и обращения товаров на таможенной территории Евразийского экономического союза», согласно которому моторные транспортные средства, ввезенные по ставкам ВТО, не допускаются к ввозу на территории других государств-членов ЕАЭС, что является дискриминирующей мерой по отношению к отечественным перевозчикам.

В этой связи, в целях осуществления международных перевозок в рамках ЕАЭС и в третьи страны отечественные перевозчики вынуждены завозить транспортные средства, в частности седельные тягачи по ставкам Единого таможенного тарифа ЕАЭС.

Принимая во внимание тарифные обязательства Республики Казахстан в рамках ВТО и соответствующее снижение ввозных таможенных пошлин на АТС, проведен предварительный расчет влияния введенных с 1 января 2016 г. сборов на конечную стоимость АТС в Республике Казахстан. По предварительным расчетам при условии оплаты утилизационного сбора и сбора за первичную регистрацию на грузовые АТС и автобусы, происходит удорожание от 1 до 13 тыс. долларов США в зависимости от года выпуска АТС.

В условиях нынешних экономических реалий для казахстанских перевозчиков приобретение новых АТС из-за высокой стоимости, а также уплаты утилизационного сбора и сбора за первичную регистрацию приводит к дополнительной финансовой нагрузке и оказывает негативное влияние на возможность пополнения и обновления парка транспортных средств.

Стоит отметить, что в РФ и РБ сбор за первичную регистрацию отсутствует. Тем самым, международные перевозчики Казахстана оказываются в неравных конкурентных условиях по сравнению с перевозчиками других государств-членов ЕАЭС.

Предлагается инициировать рассмотрение вопроса в соответствующих государственных органах предоставления квоты на 500 АТС со сроком службы от 5 до 7 лет со снижением действующей ставки первичной регистрации с 2500 МРП до 350 МРП сроком на один год.

Таблица 34 – Сравнительный анализ приобретения АТС в Республике Казахстан и Республики Беларусь и Российской Федерации

<i>Наименование сборов*</i>	<i>Импорт из третьих стран</i>			<i>Импорт из стран ЕАЭС</i>			<i>Отечественное производство</i>		
	<i>РК</i>	<i>РФ</i>	<i>РБ</i>	<i>РК</i>	<i>РФ</i>	<i>РБ</i>	<i>РК</i>	<i>РФ</i>	<i>РБ</i>
Таможенные пошлины	+	+	+	-	-	-	-	-	-
Косвенные налоги (НДС)	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Утилизационный сбор	+	+	+	+	***	***	****	****	****
Сбор за первичную регистрацию	+	-	-	+	-	-	+	-	-

* сборы, которые необходимо оплатить при приобретении АТС

**в РБ и РФ существует механизм взаимного признания оплаты утилизационного сбора при производстве АТС, т.е. при приобретении белорусскими перевозчиками АТС производства РФ при ввозе на территорию РФ оплата утилизационного сбора не требуется. Аналогично и при ввозе АТС производства РБ на территорию РФ.

***при приобретении АТС отечественного производства не требуется отдельно оплачивать утилизационный сбор ввиду того, что данный сбор учтен в стоимости АТС. При этом отечественные производители в соответствии с совместным приказом МИР РК и МЭ РК №12617 от 29 декабря 2015г. «Об утверждении Правил стимулирования производства в Республике Казахстан экологически чистых автомобильных транспортных средств» при производстве АТС финансируются Оператором расширенных обязательств производителей (импортеров) - ТОО «Оператор РОП».

Сравнительная таблица 34 сборов, которые необходимо оплатить при приобретении АТС в Казахстане и Республике Беларусь и Российской Федерации свидетельствуют о высоком уровне нагрузки на казахстанских перевозчиков. Из приведенной таблицы следует, что при ввозе АТС из третьих стран отечественные перевозчики должны оплатить четыре вида различных сборов, что в конечном итоге сказывается на удорожании конечной стоимости АТС (в среднем удорожание составляет порядка 30-50% в зависимости от вида и возраста АТС).

Сбор за первичную регистрацию, введенный в РК, распространяется на все АТС, в том числе и приобретенные в странах ЕАЭС. При этом в других странах ЕАЭС аналогичный сбор не установлен, что также ставит в неравные

условия отечественных перевозчиков и перевозчиков ЕАЭС при пополнении и обновлении парка АТС.

Таблица 35 – Сравнительный анализ ставок утилизационного сбора в Республике Казахстан, Республике Беларусь и Российской Федерации

Транспортные средства категории N1, N2, N3, в том числе повышенной проходимости категории G, грузовые автомобили

В долларах США

Транспортные средства (полной массой)	РК	РБ	РФ
до 2,5 тонн	950	1870	1945
от 2,5 тонн до 3,5 тонн	1266	2992	3094
от 3,5 тонн до 5 тонн	1583	3740	3867
от 5 тонн до 8 тонн	1583	4115	4266
От 8 тонн до 12 тонн	1899	5012	5180
От 12 тонн до 20 тонн	3482	5499	5695
От 20 тонн до 50 тонн	5382	10848	11227

- курс тенге к доллару США 335 тенге

- курс российского рубля к доллару США 64 рубля

- курс белорусского рубля к доллару США 1,985 рублей

Транспортные средства категории M2, M3, в том числе повышенной проходимости категории G, автобусы

В долларах США

Транспортные средства (с рабочим объемом двигателя)	РК	РБ	РФ
до 2 500 см ³	1899	2244	2320
от 2 500 см ³ до 5 000 см ³	3166	4489	4641
От 5 000 см ³ до 10 000 см ³	6015	5985	6188
Свыше 10 001 см ³	6331	7481	7735

- курс тенге к доллару США 335 тенге

- курс российского рубля к доллару США 64 рубля

- курс белорусского рубля к доллару США 1985 рублей

Несмотря на тот факт, что в РФ и РБ ставки утилизационных сборов выше на АТС, чем в РК, перевозчики России и Беларуси находятся в более

выгодном положении ввиду того, что в Российской Федерации налажено производство и сборка практически всех иностранных моделей АТС ведущих иностранных компаний, таких как: Scania, Volvo, MAN, Toyota, Nissan, Hyundai, Volkswagen, Iveco и мн. другие.

По этой причине, а также ввиду действующего механизма между РФ и РБ взаимного признания уплаты утилизационного сбора при производстве АТС, отечественные перевозчики с введением дополнительных сборов при приобретении АТС находятся в неблагоприятных условиях в сравнении с перевозчиками ЕАЭС.

4.4.2. Ограничение на осуществление международных перевозок в рамках Евразийского экономического союза автотранспортных средств, ввезенных по ставкам ВТО

Пунктом 4 статьи 3 Протокола «О некоторых вопросах ввоза и обращения товаров на таможенной территории Евразийского экономического союза» (далее – Протокол) от 16 октября 2015 года обозначено, что Республика Казахстан обеспечивает принятие необходимых мер по недопущению вывоза товаров, указанных в пункте 3 настоящей статьи, на территории других государств-членов.

В соответствии с тарифными обязательствами перед ВТО, Перечень изъятий из ЕТТ ЕАЭС для Республики Казахстан включает, в том числе моторные транспортные средства (коды ТН ВЭД ЕАЭС 8701-8705), по которым имеются различия по ставкам от ЕТТ ЕАЭС.

Таким образом, под действие пункта 4 статьи 3 проекта Протокола подпадают все виды моторных транспортных средств: тракторы, автобусы, легковые автомобили, грузовые моторные транспортные средства и моторные транспортные средства специального назначения.

Вместе с тем, пунктом 3 статьи 4 предусмотрено изъятие для моторных транспортных средств товарных позиций 8 702 (моторные транспортные средства для перевозки 12 и более человек), 8 703 (легковые автомобили), 870 421 и 870 431 (грузовые моторные транспортные средства грузоподъемностью менее 5 тонн). Данные моторные транспортные средства могут временно ввозиться на территории других государств-членов. При этом, оговорено, что данные моторные транспортные средства должны быть зарегистрированы в Республике Казахстан, и могут ввозиться только гражданами РК или постоянно проживающими в РК лицами.

Таким образом, на территории других государств-членов могут ввозиться только легковые автомобили и малотоннажные грузовики, которые используются для личных нужд.

Стоит отметить, что в перечень товаров попали автотранспортные средства: грузовые АТС и автобусы, которые в настоящее время согласно положениям Договора о ЕАЭС на безразрешительной основе осуществляют двухсторонние перевозки между РК и РФ, РК и Киргизией.

Таким образом, с момента вступления в силу пакета документов по ВТО, все АТС, ввезенные с 1 декабря 2015 г., которые вошли в перечень изъятий, не смогут осуществлять коммерческую деятельность в рамках ЕАЭС (двухсторонние грузовые и пассажирские перевозки).

Необходимо отметить, что автомобильные перевозки являются наиболее значимым сектором экономики. Так, перевозки автомобильным транспортом с РФ в 2013 и 2014 году составили 6,3 млн тонн и 11, 8 млн тонн, с РБ 81,3 тыс. тонн и 291, 3 тыс. тонн соответственно.

4.4.3. Анализ мер государственной поддержки отечественного машиностроения и транспортных компаний

Принимая во внимание, что Казахстан является членом таких международных объединений, как ЕАЭС и ВТО, все меры государственной поддержки отечественных предпринимателей должны быть скоррелированы с действующими нормами международного права.

Поддержка отечественного машиностроения закреплена как в национальных нормативно-правовых актах, так и в международных. Основным документом, определяющим направления государственной поддержки машиностроения в рамках ЕАЭС, являются Основные направления промышленного сотрудничества.

В сентябре 2015 года Решением Межправительственного совета утверждены Основные направления промышленного сотрудничества в рамках Евразийского экономического союза. Данный документ является стратегическим и определяет концепт взаимодействия государств-членов ЕАЭС в области промышленности на среднесрочную перспективу.

Документ разработан на площадке Евразийской экономической комиссии с привлечением экспертов. В области промышленности документ такого масштаба в интеграционном объединении на постсоветском пространстве подготовлен впервые.

Организация объединенных наций по промышленному развитию (ЮНИДО) дала положительную оценку Основным направлениям промышленного сотрудничества стран ЕАЭС и поддержала цели, задачи, направленность и заложенные в документе инструменты и механизмы.

Важнейшим направлением промышленного сотрудничества определено развитие кооперации в целях производства конкурентоспособной промышленной продукции. Углубление кооперации предполагается осуществлять за счет разработки и реализации совместных импортозамещающих проектов.

Кроме того, предусмотрены мероприятия и конкретные инструменты для продвижения экспорта совместно произведенной продукции.

Также документом определены перечни приоритетных для сотрудничества видов экономической деятельности и чувствительных товаров.

В настоящее время разрабатывается план мероприятий по реализации основных направлений промышленного сотрудничества.

Стоит отметить, что машиностроение имеет существенную поддержку практически на всех этапах и уровнях. Так, в рамках Соглашений о специальных экономических зонах и свободных складах, отечественное машиностроение пользуется льготами при ввозе необходимых комплектующих и вывозе (экспорте) готовой продукции.

Кроме того, большинство представителей отечественного машиностроения используют налоговые и таможенные льготы, предоставляемые в рамках поддержки индустриально-инновационной деятельности.

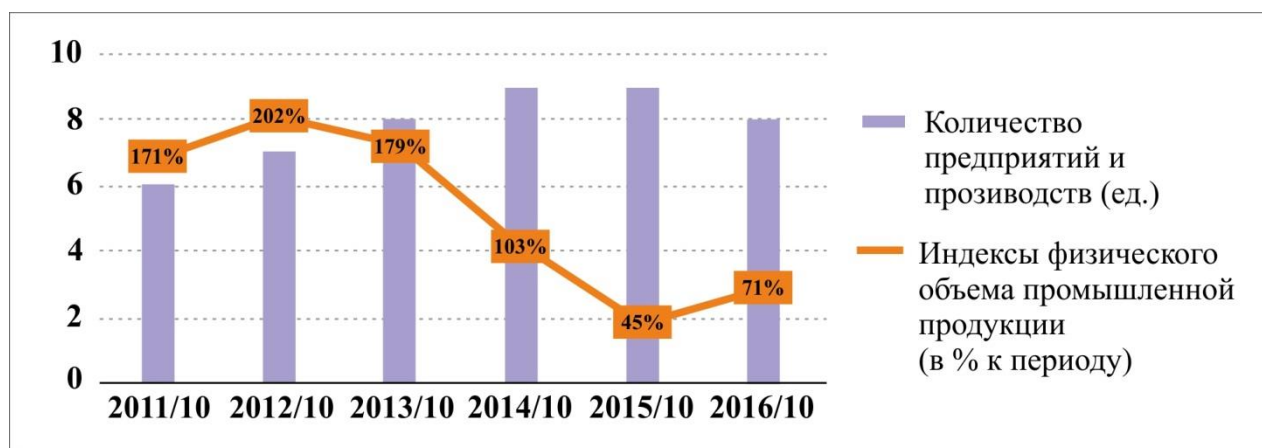
Текущее положение дел в отрасли машиностроения

Автопром продолжает сокращать производство в условиях падения реальных доходов казахстанцев. За 2016 год выпуск продукции в отрасли снизился на 29%. В 2016 году казахстанские производители выпустили всего 8 тыс. легковых автомобилей. Такие данные приводит finprom.kz.

Активность в казахстанском автопроме упала до минимума. За январь-октябрь 2016 года производители автомобилей в РК выпустили продукции на 29% меньше, чем за аналогичный 2015 года.

В отрасли продолжилось падение, начавшееся в 2015 году, — сокращение производства в автопроме составило более 55% за год (по итогам 10 месяцев 2015 года).

Рисунок 15. Динамика выпуска продукции на производстве автотранспортных средств, трейлеров и полуприцепов



Источник: Комитет по статистике МНЭ РК (finprom.kz).

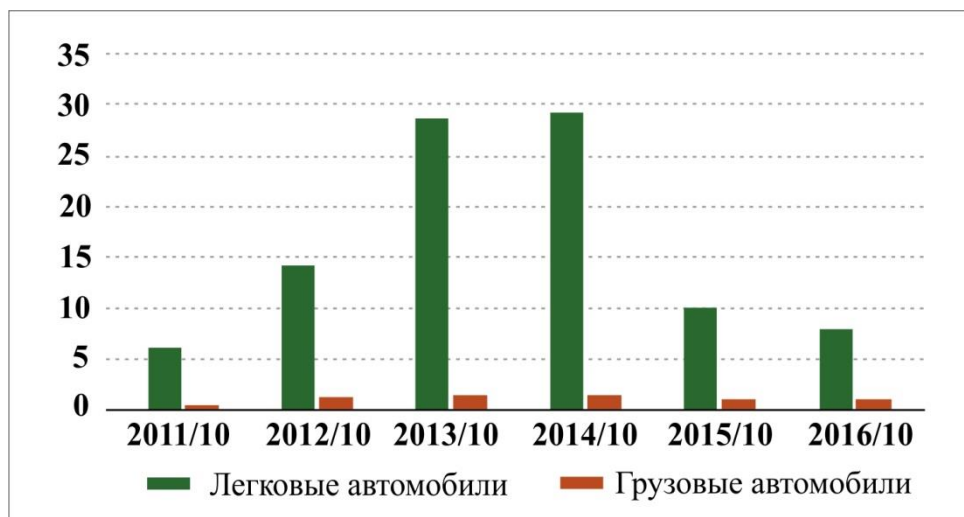
Число активных производителей за 2016 год сократилось на 1 предприятие.

Особенно резко замедляется производство легковых автомобилей. За 10 месяцев 2016 года автосборочные предприятия выпустили чуть меньше

8 тыс. таких авто, два года назад уровень производства превышал 29 тыс. автомобилей.

Выпуск грузового транспорта в 2016 году составил 1,3 тыс. единиц, в 2014 году (январь-октябрь) грузовых автомобилей было произведено почти 2 тыс. штук.

Рисунок 16. Выпуск автомобилей в РК (тыс. единиц)

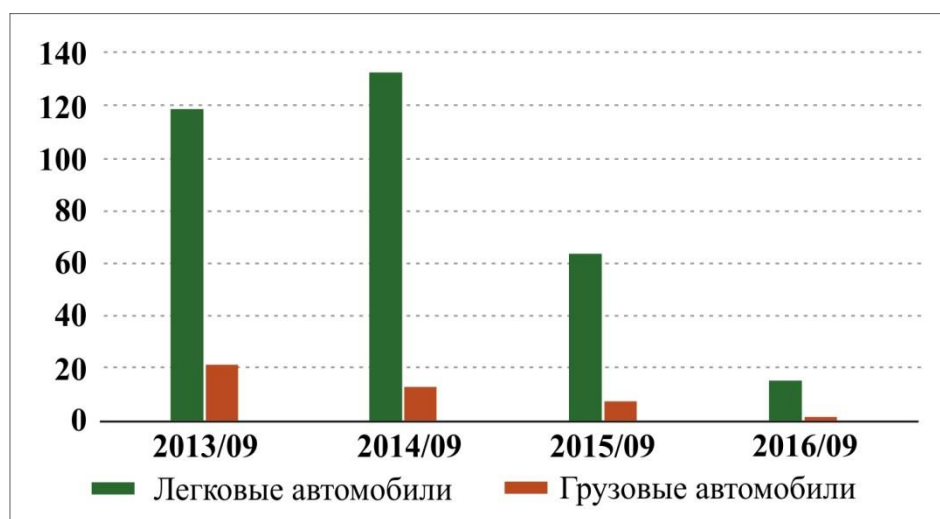


Источник: Комитет по статистике МНЭ РК (finprom.kz).

Сокращение производства в отрасли происходит на фоне общего падения потребительского спроса на автомобили, в том числе и на ввезённые. По итогам 9 месяцев 2016 года в Казахстан было импортировано всего 16 тыс. легковых автомобилей. Это в 4 раза меньше объемов завоза за аналогичный период 2015 года.

При этом в 2015 году (январь-сентябрь) уже было зафиксировано серьезное падение импорта – в 2 раза по сравнению с 2014 годом (рисунок 17).

Рисунок 17. Импорт автомобилей в РК (тыс. единиц)



Источник: Комитет по статистике МНЭ РК (finprom.kz).

Главный фактор, мешающий казахстанскому автопрому нарастить темпы производства, — падение платежеспособного спроса на дорогие покупки.

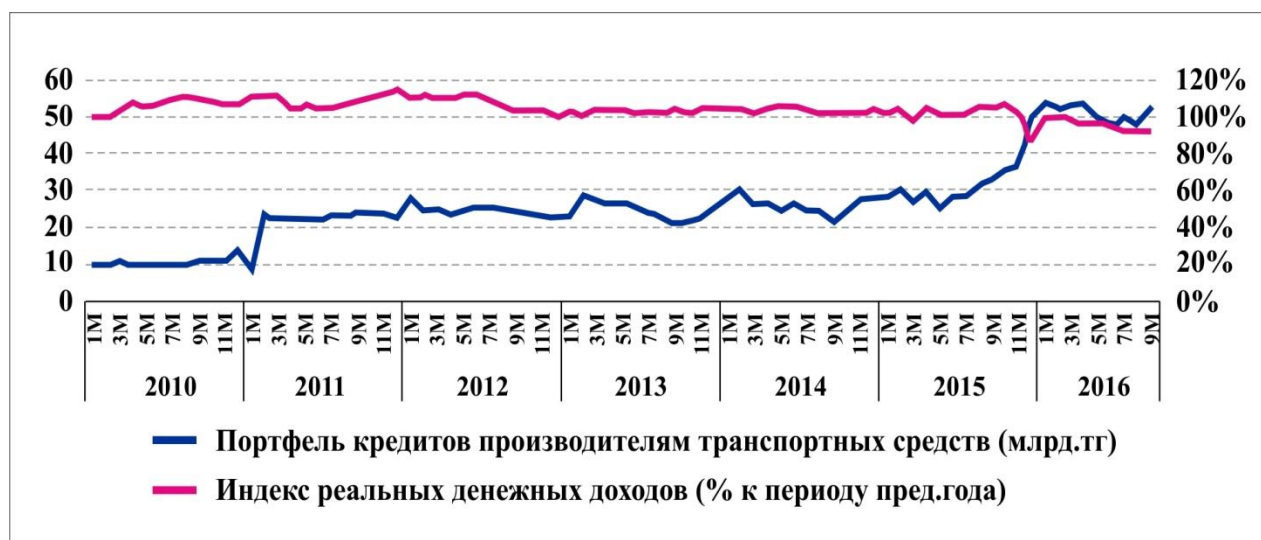
Государство старается восстановить активность в отрасли, поддерживая кредитами как самих автопроизводителей, так и стимулируя спрос на их продукцию через программу льготного автокредитования.

Однако реальные доходы казахстанцев сокращаются на протяжении 10 месяцев 2016 года (за год они упали на 4%), и эта ситуация прямо отражается на негативных результатах в отрасли.

В 2015 году тройка крупнейших автопроизводителей и автодилеров Казахстана выплатила налогов в бюджет на сумму чуть более 10 млрд тенге. Это в 2 раза ниже размера налоговых выплат за 2014 год. В 2016 году объем налоговых поступлений от них составил всего 4 млрд тенге.

Больше всего налогов в бюджет выплачивает АО «Азия Авто» — в 2016 году компания заплатила налогов почти на 3 млрд тенге.

Рисунок 18. Динамика портфеля кредитов, выданных БВУ автопроизводителям



Источник: Национальный банк РК, Комитет по статистике МНЭ РК (finprom.kz).

Анализ мер поддержки, предоставляемых в рамках развития транспортно-логистического комплекса Казахстана, свидетельствует о следующем.

В настоящее время в РК реализуются инфраструктурные проекты транспортной отрасли в рамках следующих программ:

- Программа «Нурлы Жол» – Создание эффективной транспортно-логистической инфраструктуры по «лучевому» принципу;
- Реализация 65 шага Плана нации «Интеграция Казахстана в международные транспортно-коммуникационные потоки. Запуск проекта по созданию мультимодального транспортного коридора «Евразийский трансконтинентальный коридор»

**Таблица 36 - Показатели прямых результатов программы
«Нурлы Жол»**

Показатели	Ед.изм.	2015	2016	2017	2018	2019
Среднее время в пути между городами-хабами в одном направлении в результате реализации автодорожных проектов	часы	115	115	108	103	72
Перевозка грузов по участку Боржакты – Ерсай	млн. тонн		2,4	2,7	3	3,6
Провозная способность по участку Алматы 1 – Шу	млн. тонн	25	25	80	80	80
Перевалка грузов в п.Курык	млн. тонн			2,7	3	3,6
Пропускная способность пассажиров в аэропорту г.Астаны	млн.чел. в год	3	3	7,6	7,6	7,6

* города-хабы: Астана, Алматы, Актобе, Актау, Шымкент

1. Достижение прямых результатов

✓ **Строительство и реконструкция автодорог.**

Цель: расширение возможностей транзитного потенциала, увеличение экспорта на внешние рынки, увеличение грузооборота, развитие регионов.

Срок реализации: 2015 – 2020гг.

Рабочие места: в период инвестиционной фазы должно быть создано около 200 000 рабочих мест

Сумма финансирования из Нац.фонда – 296,7 млрд.тенге

✓ **Проект строительства паромной переправы в порту Курык.**

Цель: морская транспортировка генеральных и наливных грузов, диверсификация маршрутов экспорта казахстанской нефти и нефтепродуктов.

Срок реализации: 2015 – 2017гг.

Рабочие места: при строительстве – 500 чел.; при эксплуатации – 238 чел.

Сумма финансирования из Нац.фонда – 11,8 млрд.тенге

✓ **Развитие СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота».**

Цель: центр консолидации и дистрибуции грузов

Срок реализации: 2014 – 2016гг.

Рабочие места: при строительстве – 1000 чел.; при эксплуатации – 10 000 чел.
Сумма финансирования из Нац.фонда – 12,5 млрд.тенге

2. Текущая оценка реализации проектов

Автодорожные проекты:

- Центр-Юг (Астана – Караганда – Балхаш – Курты – Капшагай – Алматы).
- Центр-Восток (Астана – Павлодар – Калбатау – Усть-Каменогорск).
- Центр-Запад – разработка строительства дороги запланирована на 2016 год.

Цель всех автодорожных проектов: транзит, экспорт, развитие сухих портов.

Задачей транспортной отрасли является обеспечение основных отраслей экономики в объемах перевозки грузов. В этой связи проекты, реализуемые в рамках ГПИИР, должны быть обеспечены транспортными услугами.

В настоящее время в Казахстане по ГПИИР реализуется 925 проектов, в том числе по регионам*:

Таблица 37.

№	Регион	Кол-во проектов	Освоенные проекты
1	Астана	23	18
2	Алматы	27	23
3	Акмолинская область	62	59
4	Актюбинская область	91	75
5	Алматинская область	56	26
6	Атырауская область	46	30
7	Восточно-Казахстанская область	51	41
8	Жамбылская область	27	26
9	Западно-Казахстанская область	37	26
10	Карагандинская область	69	66
11	Костанайская область	82	78
12	Кызылординская область	24	12
13	Мангистауская область	39	36
14	Павлодарская область	76	74
15	Северо-Казахстанская область	50	16
16	Южно-Казахстанская область	165	162
	Итого:	925	768

* на основе данных Карты индустриализации. Расчет количества освоенных проектов основывается на данных по освоению проектной мощности.

Анализ проектов ГПИИР наглядно свидетельствует о том, что уже сегодня по многим направлениям реализованы и запущены крупные проекты, направленные на обеспечение, как внутренних потребностей, так и на экспорт готовой продукции. Однако, темпы строительства дорог не соответствуют срокам ввода в эксплуатацию промышленных объектов, что в свою очередь создает серьезные трудности при реализации готовой продукции.

Все автодорожные проекты находятся в стадии разработки ПСД и реализации. Точные данные по срокам завершения строительства дорог по программе «Нурлы-жол» отсутствуют.

✓ Проект строительства паромной переправы в порту Курык.

Согласно утвержденной Программе «Нурлы-жол» завершение строительства паромной переправы в порту Курык должно было быть завершено в 2016 году.

Текущий статус проекта: период реализации – 2015-2017 годы

запуск 1 пускового комплекса – декабрь 2016 года

Стоимость – 32,1 млрд. тенге

Источники финансирования: Нац.фонд – 11,8 млрд. тенге (2015г. – 4,8 млрд.тенге, 2016г. – 7 млрд.тенге), КТЖ – 20,3 млрд. тенге

Планируемая мощность – 4,1 млн. тонн в год

Своевременная реализация данного проекта имеет первостепенное значение для развития транскаспийского маршрута ввиду ограниченных возможностей порта Актау по приемке и обработке колесных транспортных средств, следующих из порта Баку в Казахстан.

Все обозначенные проекты направлены на развитие инфраструктуры и не охватывают непосредственных пользователей – транспортные компании или другими словами грузовых и пассажирских перевозчиков. Возвращаясь к обозначенным Главой государства задачам по формированию современной транспортно-логистической инфраструктуры, нельзя забывать об основной цели инфраструктурных проектов – это эффективное их использование отечественными перевозчиками. Существенно важным моментом является не только строительство дорог, терминалов, ТЛЦ и др. объектов, но и сопоставление возможностей казахстанского рынка транспортных услуг с потенциальными объемами создаваемых инфраструктурных проектов.

Уже сегодня ресурсы отечественных перевозчиков, не в полной мере позволяют использовать существующую транспортную инфраструктуру.

Если говорить, о международных автомобильных перевозках грузов, то казахстанский бизнес испытывает дополнительные финансовые нагрузки в виде сбора за первичную регистрацию и утилизационного сбора АТС, что негативно сказывается на возможности пополнения и обновления парка автотранспортных средств.

Кроме того, на сегодняшний день практически отсутствует полноценное субсидирование автобусных перевозок по социально значимым маршрутам,

что приводит к ряду негативных факторов в данной сфере, в том числе и к высокому износу техники.

Таким образом, сопоставление действующих программ поддержки отечественного машиностроения и транспортных компаний наглядно демонстрирует выигрышное положение машиностроения в сравнении с транспортом. При этом некоторые инструменты поддержки отечественного автомобилестроения, такие как сборы за первичную регистрацию и утилизационный, применяются в ущерб отечественным перевозчикам.

5. Рекомендации и предложения по вопросам обновления парка автотранспортных средств РК.

5.1. Рекомендации по устранению барьеров в вопросах обновления парка автотранспортных средств.

Анализ действующих норм и существующих условий обновления парка АТС в Казахстане наглядно демонстрирует необходимость проведения поэтапной работы в части устранения барьеров по следующим направлениям:

1. Интеграционные процессы в рамках ЕАЭС. Следует отметить, что доступ отечественных перевозчиков на рынок стран ЕАЭС имеет такое же существенное значение, как и защита внутреннего рынка РК от иностранных перевозчиков. Основным условием при устранении существующих барьеров в рамках ЕАЭС является соблюдение паритета при доступе на рынок автомобильных услуг иностранных и отечественных перевозчиков. В этой связи необходимо проведение системной работы по устранению существующих барьеров на рынке автомобильных услуг ЕАЭС, а также защита интересов отечественных перевозчиков при проведении переговоров по условиям доступа к осуществлению перевозок на территории Республики Казахстан.

2. Совершенствование действующих программ финансирования проектов обновления парка АТС. Исходя из изложенного в проекте анализа действующих программ финансирования приобретения АТС следует, что в данном вопросе имеется ряд проблем, которые негативным образом влияют на темпы и объемы приобретения АТС.

Предлагается внедрить единую программу финансирования приобретения АТС для отечественных перевозчиков с предоставлением льготных условий, в частности: ускоренное рассмотрение заявок на финансирование проектов обновления; снижение порогового значения залоговых сумм/обеспечения и др.

Кроме того, предлагается рассмотреть возможность создания государственной программы льготного автолизинга, действие которой распространялось бы на востребованные со стороны перевозчиков АТС. Составление перечня модельного ряда грузовых и пассажирских АТС для включения в госпрограмму необходимо проводить опросным путем на

основании данных перевозчиков и отраслевых ассоциаций. Данные предложения позволят перевозчикам увеличить существующий парк грузовых и пассажирских АТС, а также снизит пороговые значения для входа на рынок автомобильных перевозок, что, безусловно, может привлечь новых предпринимателей на рынок автомобильных перевозок.

3. Создание специальных налоговых режимов для предпринимателей, осуществляющих автомобильные перевозки. Принимая во внимание высокий уровень износа парка АТС, как грузового, так и пассажирского и критическую ситуацию, сложившуюся в этой связи при осуществлении пассажирских перевозок, считаем целесообразным рассмотреть возможность создания специального налогового режима для внутренних автомобильных перевозок. Аналог таких льгот существует в социальной сфере: медицина и образование. Данное предложение позволит снизить налоговую нагрузку на перевозчиков, что в свою очередь окажет положительное влияние на формирование инвестиционного бюджета перевозчиков для приобретения АТС, а также может оказать влияние на увеличение количества добросовестных предпринимателей на рынке автомобильных перевозок.

4. Сбалансированные меры государственной поддержки Сравнительный анализ государственной поддержки транспортной отрасли и отрасли машиностроения свидетельствует об отсутствии всестороннего изучения уровня влияния поддержки одной отрасли на развитие другой. В этой связи предлагается провести оценку эффективности мер государственной поддержки отрасли машиностроения, а также детально проанализировать каким образом поддержка автомобилестроения в Казахстане воздействует на рынок автомобильных перевозок.

5. Системный подход со стороны государства в целях развития рынка автомобильных услуг. В последнее время большое внимание уделяется развитию транспортной инфраструктуры. В 2014 году была принята Государственная программа развития транспортной инфраструктуры до 2020 года.

Данная Программа предусматривает строительство объектов инфраструктуры, однако не учитывает возможности по обслуживанию данных объектов непосредственными пользователями - перевозчиками.

Таким образом, можно сделать вывод о необходимости комплексного подхода при принятии решения об оказании государственной поддержки развития отрасли, охватывающий все стороны транспортной отрасли.

5.2. Предложения по подготовке государственной программы обновления парка автотранспортных средств.

Транспортный комплекс республики в течение длительного периода развивался в экономических координатах бывшего СССР и являлся его органичной частью. Учитывая то обстоятельство, что транспортная инфраструктура представляет собой исключительно дорожную часть

национальной экономики, ее консервативную часть, изменения и коренная реконструкция и модернизация происходят крайне медленно и хозяйственная деятельность субъектов экономики (в части пользования коммуникациями) исходит из существующих реалий, а не из долгосрочных планов и ожиданий.

В территориальном плане транспорт Казахстана развит неравномерно, в связи с чем, для различных регионов задачи отличаются, что требует внимательного анализа ситуации, учитывая амбициозные задачи страны в социально-экономической сфере. Основными региональными особенностями развития транспорта являются слабая обеспеченность транспортной инфраструктурой сельских территорий и территорий с малой плотностью населения (Западный и Центральный Казахстан).

Несмотря на общую адаптацию транспорта к рыночным условиям, транспортная система в ее нынешнем состоянии не может обеспечить в полной мере потребности экономики, учитывая огромную территорию Казахстана и планы по перспективному развитию экономического потенциала республики.

Значительная неравномерность в развитии транспортной сети препятствует экономическому развитию регионов. Около 2 тыс. сельских населенных пунктов не имеют регулярного транспортного сообщения.

На современном этапе своего развития транспортный комплекс республики характеризуется не вполне удовлетворительным состоянием основных средств, устаревшими и недостаточно развитыми инфраструктурой и технологиями.

При этом доля транспортных затрат в стоимости конечной продукции, по официальным данным, относительно высока и находится на уровне 8% и 11% соответственно для внутренних железнодорожных и автомобильных перевозок. Однако, по мнению работников транспортной отрасли, экспертов, экспедиторов, владельцев транспортных компаний, в реальности, эта доля выше – примерно 18-20%.

Известно, что подвижной состав требует обновления и модернизации. В силу известных обстоятельств в 1990-е, в начале 2000-х гг. поступавший в страну подвижной состав, в основном, был подержанным, новых автомобилей и автобусов приобреталось не много. В этой связи обновление происходило медленно.

Хотелось бы отметить, что уровень развития транспортной инфраструктуры пока не соответствует современным требованиям. Отмечается несоответствия в развитии инфраструктуры в региональном разрезе, что серьезно влияет на развитие производительных сил. Вместе с тем, стоит отметить, что если развитию транспортной инфраструктуры уделяется большое внимание со стороны государства, то вопросы обновления основных фондов остались в стороне, что как показывает изложенный в проекте анализ, привело к значительному износу парка АТС в РК.

Подобное положение дел негативным образом отражается не только на сопутствующих вопросах автомобильного рынка услуг, таких как

безопасность, качество и скорость предоставления услуг по перевозке, но и на доле отечественных перевозчиков в данном сегменте транспортных услуг. Другими словами, в случае непринятия со стороны государства должных мер, в скором времени транспортную инфраструктуру Казахстана будут обслуживать иностранные перевозчики. Даже в настоящее время в сегменте международных перевозок грузов отечественные перевозчики занимают лишь 30% от общего объема перевозок в РК.

Анализ такого направления как автомобильные пассажирские перевозки наглядно демонстрирует монополизацию рынка со стороны государства в лице муниципальных автопарков, что в свою очередь идет в разрез с государственной политикой демонополизации и развития конкуренции, а также с задачами, поставленными Главой государства по снижению высокого уровня участия государства в экономике.

Хотелось бы отметить, что политика Главы государства направлена на создание благоприятных условий для развития предпринимательства в Казахстане и в реализацию были приняты крайне важные для бизнеса решения: это «закрепления принципов Yellow Pages Rule» и «до 2020 года доля государственной собственности должна быть доведена до уровня стран ОЭСР – 15% от ВВП». Исследование рынка автомобильных перевозок пассажиров и багажа, а именно вопроса обновления основных фондов, свидетельствует об отсутствии должного внимания со стороны государства в данном направлении. Отсутствие полноценного анализа всех аспектов автомобильной отрасли, как сферы услуг (перевозочная деятельность), так и сферы производства (автомобилестроение), привели к тому, что поддержка одного направления осуществляется в ущерб развитию другого.

Наглядным примером служит установление сборов за первичную регистрацию и утилизацию АТС. С введением указанных сборов при ввозе АТС в РК отечественные перевозчики вынуждены оплатить все таможенные и налоговые сборы, а также дополнительно утилизационные сбор и сбор за первичную регистрацию, что существенно сказалось на удорожании импортных АТС. При этом модели АТС, представленные отечественным машиностроением, не отвечают в полной мере интересам перевозчиков при формировании собственного парка автомобилей.

Таким образом, предлагается в коротком периоде разработать государственную программу обновления парка АТС, отвечающую интересам отечественных грузовых и пассажирских перевозчиков и соответствующую программам развития транспортной инфраструктуры и автомобилестроения.

6. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Важной задачей развития автомобильного транспорта является дальнейшее расширение рынка услуг, повышение качества их выполнения при сокращении эксплуатационных затрат. Расширение рынка автотранспортных услуг предполагает развитие пассажирских и грузовых

перевозок, увеличение объемов и номенклатуры услуг с учетом полного удовлетворения возрастающих потребностей в них населения и субъектов хозяйствования при осуществлении внешнеэкономической деятельности государства.

Взаимосвязь между экономикой и перевозками давно доказана и проанализирована. На динамику и структуру объемов производства в стране, организацию отраслей, платежеспособность предприятий, мобильность населения и, как следствие, благосостояние населения в стране во многом влияет состояние транспортной отрасли.

Связь между экономикой и перевозками не является односторонней: развитие экономики стимулирует рост транспортных перевозок, и наоборот: высокие показатели по перевозкам и высокие возможности транспортной отрасли благоприятно влияют на инвестиционное состояние и темпы роста экономики в регионе.

Транспорт, в частности автомобильный, отвечает за нормальное функционирование всех сфер экономики, а также удовлетворяет нужды населения и является обслуживающей отраслью. Основной особенностью транспорта является нематериальный характер производимой продукции. Роль транспорта заключается в своевременной доставке продукции от производителя к потребителю, уменьшении потерь и порчи готовой продукции и сырья, находящихся в транспорте, улучшении транспортного обслуживания населения путем быстрой доставки в комфортных условиях.

Перемещение пассажиров и грузов – это основная роль автомобильного транспорта, но кроме выполнения этой функции транспорт воздействует на мобильность населения, процесс воспроизводства, формирование и потребление запасов продукции, стоимость складского хозяйства и т.п. Транспорт, как и все отрасли экономики, способствует развитию общества, поэтому необходимо постоянно развивать автотранспортную отрасль.

Основной задачей при принятии решений о перспективном развитии автотранспортной отрасли в будущем является комплексный подход в выборе мер государственной поддержки и определении потребностей отрасли и непосредственных участников рынка автомобильных услуг – пассажирских и грузовых перевозчиков.

В связи с кризисными явлениями политика обновления корпоративного автопарка во многих компаниях претерпела изменения. Данные, приведенные в исследовании, свидетельствуют о снижении объемов закупа грузовых АТС для международных перевозок с 2012 года. В пассажирских автобусных перевозках сложилась еще более критическая ситуация – износ парка автобуса достиг предельных значений.

Таким образом, на фоне снижения объемов и темпов обновления парка АТС в Казахстане, а также неблагоприятной экономической ситуации, отечественные перевозчики либо вовсе отказываются от обновления, либо стараются подобрать более приемлемые варианты – приобретение АТС на вторичном рынке по более низким ценам.

В настоящее время многие транспортные компании приостановили замену транспортных средств на новые и расширение собственного парка. Большинство компаний идет по пути оптимизации расходов на перевозки. Принимая во внимание, что малый и средний бизнес, к которому в большинстве случаев относятся отечественные перевозчики грузов и пассажиров, является наиболее чувствительным к изменениям в экономике, со стороны государства на данном этапе должно уделяться должное внимание рынку автомобильных услуг.

С учетом анализа текущей ситуации с обновлением парка автотранспортных средств в Казахстане и странах ЕАЭС, государственная политика развития автотранспортной отрасли должна строиться на основе государственной программы с учетом следующих основных направлений.

1. Создание государственной программы «Авто-Лизинг», «Авто-Кредит». Программа должна предоставлять льготные условия перевозчикам на предоставление залога (снижение суммы залога до 15% от стоимости АТС и увеличение срока кредитования).

2. Полное освобождение или максимальное снижение сборов за первичную регистрацию и утилизационного сбора при ввозе АТС предназначенных для международных перевозок и автобусов, задействованных на социально значимых городских и пригородных маршрутах. Данная мера позволит отечественным перевозчикам произвести пополнение парка АТС без изменения класса приобретаемых автомобилей/автобусов и грузоподъемности/вместимости.

3. Предоставление льгот на уплату КПП и НДС пассажирским автобусным перевозчикам, осуществляющим перевозки на социально значимых городских и пригородных маршрутах. Создание специального налогового режима для перевозчиков пассажиров позволит решить одновременно несколько проблемных вопросов данной сферы: снижение убыточности пассажирских автобусных перевозок; возможность формирования инвестиционного бюджета для пополнения и обновления автобусного парка; снижение доли нелегальных и недобросовестных перевозчиков, оказывающих негативное влияние на безопасность пассажирских перевозок и качество оказываемых услуг.

4. Субсидирование пассажирских перевозчиков. Государственная поддержка предпринимательской деятельности в сфере автобусных пассажирских перевозок должна направляться на обеспечение потребностей в социально и экономически значимых перевозках, которые не могут быть удовлетворены за счет самостоятельной конкурентной деятельности перевозчиков. Именно по этой причине существенно важно ежегодное формирование государственного заказа на выполнение социально значимых автобусных перевозок на конкурсной основе во всех регионах Казахстана. При этом субсидирование автобусных пассажирских перевозок должно стать обязательной статьей бюджета всех местных исполнительных органов (акиматов) и задача уполномоченного государственного органа (МИР РК)

осуществлять мониторинг своевременность и обязательность субсидирования во всех регионах и городах.

Государственная поддержка предпринимательства в сфере автомобильных перевозок грузов и пассажиров должна быть реализована как комплекс дотационных, инвестиционных, налоговых и иных мер, направленных на обновление парка автотранспортных средств и стимулирующих перевозчиков к выполнению их деятельности. Своевременная и полноценная реализация вышеперечисленных предложений позволит добиться положительных результатов по таким показателям, как: безопасность дорожного движения; экология; эффективность производства; увеличение доли отечественных перевозчиков на рынке международных перевозок грузов; снижение убыточности пассажирских автобусных перевозок; увеличение парка АТС при снижении процента износа.

Источники:

1. Государственная Программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года.
2. Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств».
3. Джайлаубеков Е.А., Алибеков Р.Д. Электронный список (база) автотранспортных средств, зарегистрированных в Республике Казахстан за 2009- 2015 годы, по данным Комитета административной полиции МВД РК, 2015 г. Компьютерная подготовка данных АТС РК (электронный диск).
4. Официальный интернет портал Комитета Республики Казахстан по статистике <http://www.stat.kz/>.
6. ЕМЕР/ECE Emission Inventory Guidebook - 2009. 13 Road transport Group 7_GB2006 rus.
7. Джайлаубеков Е.А. Расчет и анализ выбросов вредных загрязняющих веществ автотранспортными средствами в атмосферный воздух в Республике Казахстан: монография / Под ред. д.т.н. Кулмановой Н.К. – Алматы: КазАТК, 2010 – 158 с.
8. Автомобильный рынок Казахстана. Обзор отрасли. 2013 год. Ассоциация Казахстанского Автобизнеса. АКАБ, 2014 г.
9. Автомобильный рынок Казахстана: итоги 2014 года. Интернет- ресурс.
10. Обзоры казахстанского рынка коммерческих автомобилей за 2014-2016 годы. Ассоциация казахстанского автобизнеса. Интернет- ресурс.
11. Исследовательская работа 2015 г. «Комплексное исследование развития предпринимательства Республики Казахстан в автотранспортной отрасли» - ОЮЛ «Союз автотранспортников Республики Казахстан»
12. Состояние автомобильного транспорта в Едином экономическом пространстве. IRU – ЕЭК, Москва, 2014 г.
13. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года (Транспортная стратегия).
14. Концепция государственной программы по развитию и содержанию автомобильных дорог в Беларуси на 2015-2019 годы.
15. Автомобильный рынок России и СНГ Обзор отрасли 2013 г.
16. Структура и прогноз парка коммерческих автомобилей в России до 2017 года. Интернет- ресурс.
17. Автомобильный рынок Беларуси. Интернет- ресурс.
18. Транспорт и связь в России, 2014 г. Статистический сборник.
19. Транспорт и связь в Республике Беларусь. Статистический сборник. Минск, 2016 г.
20. Книга IRU «Автобусные перевозки в Евразии сегодня и завтра», Москва, 2016 г.