

ҚАЗАҚСТАН
РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ
ПРЕМЬЕР-МИНИСТРІ



ПРЕМЬЕР-МИНИСТР
РЕСПУБЛИКИ
КАЗАХСТАН

010000, Астана қаласы, Үкімет үйі

010000, город Астана, Дом Правительства

№ _____

**Қазақстан Республикасы
Парламенті Мәжілісінің
депутаттарына**

*2023 жылғы 28 желтоқсандағы
№ ДС-516 сауалға*

Құрметті депутаттар!

Кедендік алымдарға, сондай-ақ кәдеге жарату төлемінің ставкаларына және бастапқы тіркеуге қатысты депутаттық сауалдарыңызды қарап, мынаны хабарлаймын.

Кедендік торда автомобильдердің шекті бағасын төмендетуге қатысты

Тауарды әкелген кезде сыртқы экономикалық қызметке қатысушы кеден органының өкіліне тауардың құны көрсетілген декларация тапсырады.

Шекара арқылы өткізілетін тауарға салынатын салықтар мен алымдарды есептеу оның кедендік құнын ескере отырып жүзеге асырылады және құжаттарды ресімдеген кезде түрлі төлемдердің есеп-қисабына дәл осы мән әсер етеді.

Бұл ретте сыртқы экономикалық қызметке қатысушылардың кейбіреуі кедендік құнды төмендету арқылы есеп-қисап сомасын азайтуға тырысады.

Мысалы, 2023 жылы кеден қызметтері Қазақстанға әкелінетін көлік құралдары құнының 157,4 млрд теңгеге төмендегенін анықтады, олар бойынша 43,6 млрд теңгеге кедендік төлемдер мен салықтар қосымша есептелді.

Сонымен қатар Қытайдан экологиялық санаты төмен жүк автомобильдерін импорттаған кезде олардың кедендік құнын төмендету фактілері бар, олар 5-экологиялық санат бойынша Техникалық регламенттің талаптарына сәйкес келмейді.

Сонымен бірге тауардың мәлімделген кедендік құнын растайтын мәліметтер болмаған жағдайда мұндай тауарлардың құнын кеден органы ұқсас тауарлар бойынша өз қолындағы мәліметтер негізінде не тәуелсіз сараптама нәтижелері негізінде айқындайды.

Осылайша, автомобильдердің шекті бағасы бойынша кедендік тор

кедендік құнды бақылау шеңберінде жолсыздықтар анықталған кезде ғана қолданылатынын атап өтеміз.

Кәдеге жарату төлемінің ставкаларын төмендетуге және бастапқы тіркеуге қатысты

Автокөліктер үшін кәдеге жарату алымын (2015 жылдан бастап) және бастапқы тіркеу алымын енгізу автопаркi жаңартуға ынталандыру және азаматтардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету, сондай-ақ экологиялық жағдайды жақсарту мақсатында пайдаланылады.

Сонымен қатар тиісті саясат автомобиль жасау саласындағы инвестициялық жағдайдың орнықтылығын сақтауға бағытталған әрі пайдалануда болған автомобильдерді әкелуге тосқауыл қою, сондай-ақ жаңа автомобильдерді, оның ішінде отандық өндірістің автомобильдерін сатып алу арқылы еліміздің автопаркiн жаңарту функциясын орындауды жалғастыруда.

Ұлттық статистика бюросының деректеріне сәйкес 2015 жылдың басындағы жағдай бойынша Қазақстан Республикасында жеңіл автомобильдер паркi 4 млн бірлікті құрады, оның ішінде 10 жыл бұрын шығарылғаны 75,4 % (2,90 млн. бірлік) және шығарылғанына 3 жыл толмағандары 8,4 % (326 мың бірлік).

2022 жылдың басында (кәдеге жарату алымы 50 %-ға төмендегенге дейін) жеңіл автомобильдер паркiндегі үлес мәні оң мәнге қарай өзгерді.

Айталық, шығарылғанына 3 жыл толмаған автомобильдер үшін 8,4 %-дан 13,6 %-ға дейін өсті, ал шығарылғанына 10 жылдан асқан автомобильдердің үлесі 73 %-дан 63 %-ға дейін төмендеді.

Алайда кәдеге жарату алымы 50 %-ға төмендеп, 2022 жылы заңдастыру жарияланғаннан кейін 2015 жылдан бері алғаш рет ескі машиналар санының өскені тіркелді.

Сондай-ақ кәдеге жарату алымы нарықтың 77 %-ына дейінгі көлемдегі отандық автомобильдердің құнына кірмейтінін атап өткен жөн.

Бұл ретте алынатын кәдеге жарату алымынан 180 млрд теңге жеңілдетілген кредиттеу және лизинг жолымен автомашиналарды, ауыл шаруашылығы техникасы мен автобустарды жаңартуға бөлінді.

Бұдан басқа, Экология және табиғи ресурстар министрлігі кәдеге жарату алымы есебінен 2024-2026 жылдары экологиялық іс-шараларға 200 млрд теңге жұмсауды жоспарлап отыр.

Сондай-ақ әлемнің жетекші елдері ішкі автомобиль нарығын қорғау үшін тарифтік және тарифтік емес кедергілерді, сондай-ақ тікелей және жасырын протекционизм құралдарын белсенді пайдаланатынын атап өткен жөн.

Мысалы, Оңтүстік Корея мен Өзбекстанның автомобиль өнеркәсібі дами бастаған сәттен бастап өз нарығын қорғау мақсатында импорттық автомобильдер үшін тосқауыл баждары қолданылды және әлі де қолданылуда.

Өзбекстанда 30 жыл бойы автомобиль нарығы дәстүрлі түрде жабық болды. Өзбекстанға импорттаған кезде автомобильдерді кедендік тазарту бойынша төлемдер автомобиль құнының 120-150 %-ын құрайды. Сонымен қатар

импорттық автомобильдер үшін стандарттау мен климаттық сынақтардың шамадан тыс талаптары белгіленді және әлі де қолданылады.

Жалпы тарифтік қорғауды қолданудың халықаралық тәжірибесін қарастыра келе, Қазақстанда қолданылатын құралдар өз өндірісі бар әртүрлі елдерде кеңінен қолданылады деген қорытынды жасауға болады.

Үкіметтің басты міндеті елдің берік өнеркәсіптік қаңқасын қалыптастыру, экономикалық өзін-өзі қамтамасыз ету болып табылатынын ерекше атап өткен жөн.

2023 жылдың 11 айында Қазақстанда өңделген тауарлар импортының жалпы көлемі 51,2 млрд АҚШ долларын құрады, оның ішінде 24,1 млрд доллар немесе 47 % машина жасау өнімі. Машина жасаудың ішкі нарығының импорттық өнімге тәуелділігі 84,2 %-дан асады.

Ресей ғылым академиясының Әлемдік экономика және халықаралық қатынастар институтының Өнеркәсіптік және инвестициялық зерттеулер орталығының мәліметтері бойынша автомобиль жасау сияқты салалардың арқасында елдердің жиынтық жалпы өнімінде ауқымды қосылған құн пайда болады: осылайша, автомобиль жасауда жұмсалған бір доллар ЖІӨ-ні орта есеппен үш долларға арттырады.

Автоиндустрияда көптеген аралас салалар жұмыс істейтіндіктен, автомобиль өнеркәсібіндегі бір жұмыс орны басқа салаларда онға жуық жұмыс орнын құрады *(өңдеу өнеркәсібінің аралас салаларында 4 жұмыс орнына дейін және тауарлар, жұмыстар мен қызметтерді жеткізушілерде 6 жұмыс орнына дейін)*.

Осылайша, машина жасау саласындағы жалпы қосылған құн сервистік бағыттардан 14 есе көп екенін ескерсек, отандық өнеркәсіпті қолдау мен қорғаудан бас тарту іс жүзінде ұлттық экономиканы әртараптандырудың негізгі саясатынан бас тартуды білдіреді.

Сонымен қатар 2023 жылы елімізде көлік құралдарының өндірісі шамамен 148 мың бірлікті құрады, бұл 2022 жылмен салыстырғанда 20 %-ға артық, 9,3 мыңнан астам бірлік экспортталды.

2020 жылы автокөлік құралдарын шығаратын 2 жаңа зауыт пайдалануға берілді: «Hyundai Trans Kazakhstan» ЖШС – Алматы қаласындағы жеңіл автомобильдер шығаратын зауыт, «QazTehna» ЖШС – Yutong, Howo, Scania брендтерінің автобустар мен жүк автомобильдерін шығаратын зауыты.

Astana Motors Manufacturing Kazakhstan зауытының құрылысы басталды, бұл құны 182 млрд теңге болатын Chery, Naval және Changan – қытайлық брендтерінің жеңіл автомобильдерін шығаратын толық циклді зауыт. Қуаты жылына 90 мың бірлік болатын зауыт құрылысын аяқтау 2025 жылдың 1 тоқсанына жоспарланған. Кәсіпорында барлық автомобиль шанақты дәнекерлеу және бояу жөніндегі технологиялық операциялар қолданылып, тек шағын тораптық әдіспен өндірілетін болады.

2025 жылдың 1 тоқсанында Қостанай қаласында қуаты жылына 70 000 автомобиль болатын Kia автомобильдерін шығаратын жаңа зауыттың құрылысы

аяқталады. Корей әріптестері өндірісті ұйымдастыруға 90 млрд теңге тікелей шетелдік инвестиция салады.

Бұдан басқа, биыл Алматы қаласының индустриялық аймағында Exeed маркалы автомобильдер шығаратын кәсіпорын құрылысын бастау жоспарлануда, өндірістік қуаты жылына 80 мың машина, инвестиция көлемі 72 млрд теңгені құрайды.

Өз кезегінде, шағын торапты құрастыру әдісімен өндірістің үлесін 2027 жылы шығарылған көлік құралдарының жалпы санының 50 %-ына дейін біртіндеп ұлғайту бойынша автоөндірушілерге қойылатын талаптарды жоғарылату мәселесі пысықталуда.

Жоғарыда айтылғандарды ескере отырып, басты назар өңдеу секторын жедел дамытуға, сондай-ақ автопарктің ескіру процесін тежеуге және қосылған құны жоғары экономиканың өңдеуші салаларын дамытуға аударылатын болады.

Ә. Смайылов