

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПАРК РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ: ПРОБЛЕМЫ ТАМОЖЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Ж.Н. Шабека, аспирант БНТУ по специальности 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством»

По данным таможенной статистики в 2008 г. в Республику Беларусь было ввезено более 190 тысяч иномарок. В денежном выражении импорт автомобилей превысил показатель 2007 г. на 24 % и достиг почти 1,5 млрд. долларов. Уровень автомобилизации продолжает расти. Беларусь, где на тысячу жителей уже приходится 261 машина, обогнала по этому показателю такие страны, как Венгрия, Польша, Словакия и Чехия. «Если и дальше

увеличение будет происходить такими же темпами, – отмечает заместитель Министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь А. Нестерович, то по уровню автомобилизации мы в ближайшие пару лет догоним Германию» [1].

Однако ввиду незначительного подушного дохода населения республики (в сравнении с развитыми странами) очень динамично работает рынок вторичных автомобилей.

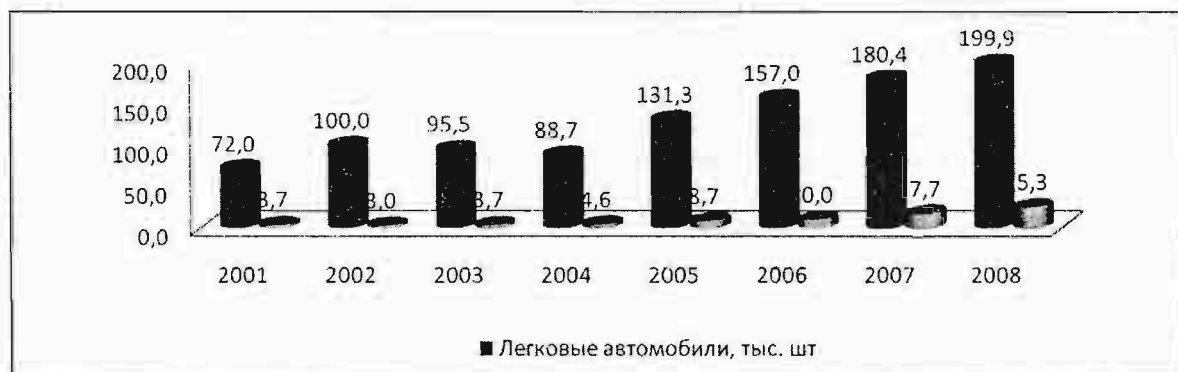


Рисунок 1 – Импорт легковых автомобилей в Республику Беларусь за 2001–2008 гг.

Источник: данные ГТК Республики Беларусь.

Весьма показательно, что в общем объеме автомобилей доля ввезенных в Беларусь юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями в общем объеме в 2005 г. составляла всего 1 %.

Проведенное авторское исследование показало, что столь низкая доля ввоза автомобилей субъектами хозяйствования в значительной степени была обусловлена недоработкой в таможенном и таможенно-тарифном регулировании ввоза в Республику Беларусь автотранспортных средств. Речь идет прежде всего об установлении разных размеров таможенных пошлин на перемещаемые через таможенную границу транспортные средства для физических и юридических лиц, о неточном определении понятия «транспортные средства» для таможенных целей.

Ввоз гражданами транспортных средств до 2007 г., осуществлялся в упрощенном, льготном порядке с уплатой таможенных пошлин и налогов по единой ставке, установленной Положением о порядке перемещения физическими лицами через таможенную границу Республики Беларусь товаров, утвержденным Указом Президента Республики Беларусь от 05.02.2001 №57 в редакции Указа от 07.08.2002 №435 (далее Положение) [2]. Так, в соответствии с п.п. 14.1.1 и 14.1.2. Положения *единая ставка 0,55 евро за 1 куб. см.* объема двигателя была установлена в отношении транспортных средств:

- с момента выпуска которых прошло менее 3 лет (включительно) независимо от пробега;
- с объемом двигателя 2500 куб. см. (включительно) и более;

– с момента выпуска которых прошло более 10 лет.

По *единой ставке 0,35 евро за 1 куб. см. объема двигателя* – в отношении иных транспортных средств.

Причем уплата таможенных платежей по единой ставке распространялась на все ввозимые физическими лицами автомобили и мотоциклы, классифицируемые в товарных позициях 8702, 8703, 8704 21, 8704 31, 8711 ТН ВЭД Республики Беларусь (далее ТН ВЭД), *не предназначенными* для производственной или коммерческой деятельности.

Однако при принятии данного акта таможенного регулирования не были в должной мере просчитаны последствия его принятия, что привело к криминализации данного сектора экономики., связанной с нелегальным извлечением дохода. Так, например, ООО «А» являлось уполномоченным импортером автомобилей торговых марок «Fiat» и «Alfa Romeo», обязанным к распространению контрактных автомобилей конечному покупателю только путем продажи и обслуживания их на территории Республик Беларусь. В 2002–2003 гг. ООО переместило собственным и привлеченным транспортом сторонних организаций на таможенный склад АВ «Autoverslas», расположенный в г. Вильнюсе, 172 новых автомобиля марок «Fiat», «Alfa Romeo», «Lancia» различных модификаций на общую сумму 1947094, 03 евро. В последующем данные автомобили ввозились на таможенную территорию Республики Беларусь под видом транспортных средств, доставляемых в адрес физических лиц, не предназначенных для производственной или иной коммерческой деятельности, с льготным порядком таможенного оформления, установленным Положением. Это привело к уклонению от уплаты таможенных платежей на общую сумму 1 676 772 014 рублей, в том числе таможенной пошлины в сумме 924 822 251 рубль, НДС – 7 404 966 59 рублей и акциза – 1 1 453 104 рубля [3]. Аналогичные схемы ухода от уплаты таможенных платежей были использованы и рядом других дилеров, в результате чего республиканский бюджет не досчитался значительных денежных сумм.

Недоработки таможенного регулирования, связанные с неустановлением законодателем такого критерия для определения размера таможенных платежей, *как количество транспортных средств, ввозимых в течение календарного года*, активно стали использовать и физические лица, которые стали ввозить в

Беларусь по доверенностям граждан десятки автомобилей, таможенные платежи за которые уплачивались по льготным ставкам.

Индивидуальные предприниматели также «нашли» свою нишу в законодательном вакууме. В соответствии с Положением, в товарную позицию 8702 ТН ВЭД входили и моторные транспортные средства, предназначенные для перевозки 10 и более человек, а в товарную позицию 8704 21 ТН ВЭД входили моторные транспортные средства для перевозки грузов полной массой транспортного средства не более 5 т. Пользуясь этим, индивидуальные предприниматели стали ввозить транспортные средства, «растаможивая» их в льготном порядке в соответствии с Положением, а в последующем использовать для занятия коммерческой деятельностью. Речь идет прежде всего о микроавтобусах, которые стали использоваться для оказания услуг по перевозке пассажиров в качестве маршрутных такси.

Данные факты обусловили принятие комплекса мер в сфере таможенно-тарифного регулирования механизма перемещения транспортных средств через таможенную границу Республики Беларусь. Основополагающую роль в данном направлении сыграли Указы Президента Республики Беларусь от 22 марта 2004 г. № 140 «Об установлении республиканского сбора за использование в предпринимательской деятельности и передаче юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям транспортных средств» [4] и от 27 мая 2004 г. № 259 «О внесении изменений и дополнений в Указ Президента Республики Беларусь от 5 февраля 2001 г. №57» [5].

Данные нормативные акты, с одной стороны, были направлены на усиление контроля со стороны государства за перемещением транспортных средств через таможенную границу, с другой – на пополнение государственного бюджета. В первую очередь были изменены правила ввоза транспортных средств физическими лицами. Из категории автотранспортных средств, которые могли перемещаться с уплатой налогов по единой ставке, были *исключены автобусы и микроавтобусы, предназначенные для перевозки более 10 человек*.

Был *установлен также республиканский сбор* на транспортные средства, ввезенные физическими лицами в качестве товаров, предназначенных не для коммерческих целей, с уплатой таможенных пошлин и налогов по

единой ставке в случае их использования в предпринимательской деятельности по осуществлению перевозок грузов и (или) пассажиров, или передачи таких транспортных средств в собственность либо во владение, пользование и (или) распоряжение на основании гражданско-правовых сделок юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям в течение двух лет после их таможенного оформления.

Изменились размеры и порядок уплаты единых ставок, введенных в отношении второго и последующих транспортных средств, ввозимых физическим лицом в течение календарного года, которые значительно превышали ставки, установленные в отношении первого по счету транспортного средства. Так, например, в отношении первого транспортного средства, с момента выпуска которого прошло 3 года и менее, независимо от рабочего объема двигателя была установлена единая ставка *0,6 евро* за 1 куб. см. В то же время за второй и последующий автомобиль аналогичного срока выпуска с объемом двигателя до 2500 куб. см. была установлена единая ставка уже в размере *3,5 евро*, более 2500 – *5 евро* за 1 куб. см. Нормативный акт стал толковаться таким образом, что его действие распространялось и на правоотношения, возникшие до его принятия.

Отдельные предприниматели, например, брестские владельцы маршрутных такси, до этого использовавшие все легальные средства защиты для освобождения от уплаты налогов, прибегали даже к такой крайней мере, как

голодовка, чтобы отстаивать свои права. По словам индивидуального предпринимателя Л. Резанович, на этот шаг их толкнуло отчаяние, ведь выплата требуемых денег (для нее это около 80 млн. белорусских рублей) равнозначна голодной смерти [6].

В целом же общие суммы платежей достигали 20 тысяч USD с каждого микроавтобуса, приобретенного в 2002–2003 гг. Всего в такой ситуации оказались около 70 человек. Усугубляло проблему и то, что все индивидуальные предприниматели в свое время получили разрешение местных органов власти и управления на занятие таким видом деятельности, как перевозка пассажиров с использованием «растаможенных» по единой ставке автомобилей. Данный аргумент приводился ими в качестве главного козыря в хозяйственных судах. Однако Высшим хозяйственным судом все иски перевозчиков были отклонены, ибо выдача исполкомами лицензий могла производиться лишь при предоставлении индивидуальным предпринимателем разрешения таможенного органа на использование данных транспортных средств в целях предпринимательской, производственной или коммерческой деятельности.

Принятые государством меры позволили сократить «серый импорт» в данном секторе транспортной отрасли. Как результат, за последние 4 года значительно увеличилась доля новых легковых автомобилей, ввозимых субъектами хозяйствования, которая достигла в 2008 г. 43 % от общего объема ввоза и превысила 56 тысяч единиц (рис. 2).

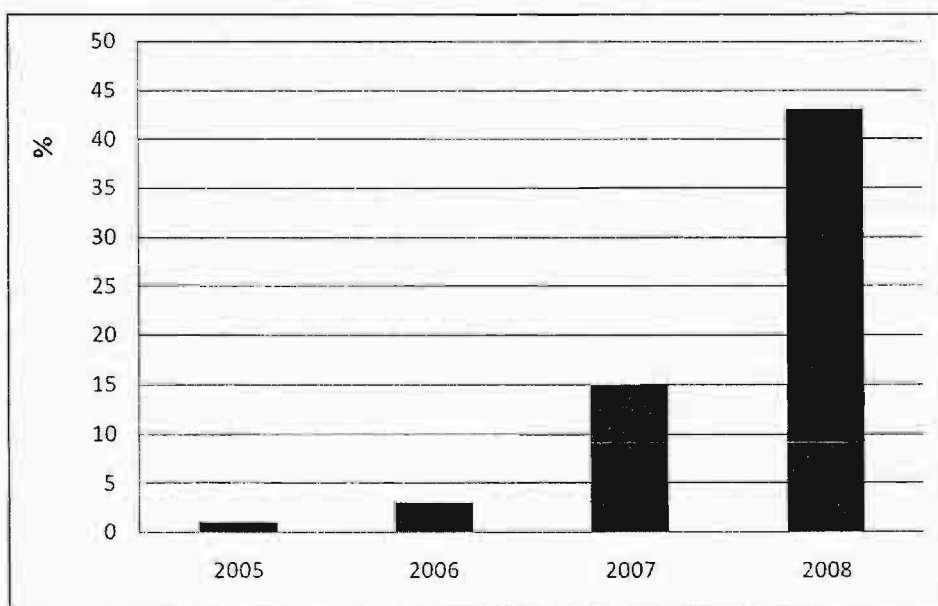


Рисунок 2 – Доля транспортных средств, ввезенных юридическими лицами, в общем объеме ввоза

Однако таможенные проблемы, связанные с ввозом автомобилей в Республику, продолжают иметь место. Нуждается в дальнейшем совершенствовании механизм таможенного регулирования ввоза импортных автомобилей в Республику Беларусь, собранных на производственных мощностях государств – стран СНГ. Как отмечалось выше, ежегодно в страну ввозятся десятки тысяч импортных автомобилей. Однако, что характерно, в 2008 г. почти в полтора раза (или на 5 тысяч единиц) сократился ввоз в Беларусь новых российских легковых автомобилей. В результате почти все полтора миллиарда долларов, потраченных на покупку автомобилей, ушли в Европу, Азию, США, увеличивая и без того существенное белорусское отрицательное сальдо внешней торговли. К тому же новых автомобилей ввезено лишь 25, 3 тысячи, остальные машины – это уже находившиеся в эксплуатации, со всеми присущими им экологическими и технологическими проблемами.

В то же время в России пополнение автомобильного парка происходит в значительной степени за счет новых автомашин зарубежных брендов российской сборки. Так, если в 2008 г. на «исконно отечественных» или, как их нередко называют, «советских» автозаводах произведено 937 тыс. легковых автомобилей (или на 4,3 % больше, чем в 2007 г.), то на вновь созданных производствах выпущено 545 тыс. легковых иномарок, что на 30 % больше, чем в 2007 г. Данные автомобили могли бы поступать из России и на белорусский рынок. Однако несмотря на наличие Таможенного Союза России и Беларуси, формирование Таможенного Союза России, Беларуси, Казахстана ставки таможенных пошлин на перемещаемые в рамках данных интеграционных образований транспортные средства так и не согласованы. Как результат, даже собранные на российских заводах автомобили (например, марок «Форд» или «Фольксваген») расцениваются таможенной службой при ввозе на таможенную территорию Республики Беларусь как импортные и, соответственно, облагаются ввозной таможенной пошлиной как на товары, происходящие из третьих стран. Это приводит к тому, что сегодня выгоднее ввозить автомобили в Беларусь непосредственно от европейских производителей.

Существующая проблема обусловлена тем, что в сфере таможенного регулирования понятия «завод-производитель» и «страна происхождения товара» не являются тождественными

категориями. Так, ст. 15 Таможенного кодекса устанавливает, что меры таможенно-тарифного и нетарифного регулирования, установленные в соответствии с законодательством о внешнеторговой деятельности, применяются с учетом страны происхождения товаров. Система определения таможенной стоимости товара основывается на общих принципах таможенной оценки, принятых в международной практике, и распространяется на товар, ввозимый на таможенную территорию Республики Беларусь.

В соответствии с п. 2 постановления Совета Министров Республики Беларусь от 10 октября 2007 г. «О некоторых вопросах определения страны происхождения товаров» [7] страной происхождения товаров считается та, в которой были осуществлены последние операции по переработке или изготовлению товаров, отвечающие одному из следующих критериев достаточной переработки:

- изменение товарной позиции (классификационного кода товаров) по ТН ВЭД Республики Беларусь на уровне любого из первых четырех знаков, произошедшее в результате осуществления операций по переработке или изготовлению товаров;
- выполнение необходимых условий, определенных производственных или технологических операций, достаточных для того, чтобы товар считался происходящим из той страны, где эти операции имели место;
- правило адвальной доли – изменение стоимости товара, когда процентная доля стоимости использованных материалов, происходящих из других государств, не превышает 50 процентов цены конечной продукции или процентная доля добавленной стоимости превышает 50 процентов в цене конечной продукции.

Таким образом, для целей таможенно-тарифного регулирования Российская Федерация может быть признана страной происхождения в отношении иностранных автомобилей, изготовленных на ее сборочных производствах, лишь в том случае, когда стоимость национальных затрат (стоимость узлов, материалов и т.д.) превысит 50 % стоимости автомобиля. В условиях кризисных явлений в экономике России и Беларуси видится целесообразным ускорение решения вопроса о согласовании условий обращения на территории Таможенного Союза единых ввозных таможенных пошлин в отношении автотранспортных средств. Это дало бы возможность ввоза в Республику Беларусь по более низким

ценам автомобилей российской сборки таких марок, как «Форд», «Фольсваген», ВМВ, что, в свою очередь, способствовало бы обеспечению работой российских производителей.

Проработка данного вопроса актуальна и применительно к белорусским автопроизводителям. Программа развития автомобильной отрасли Республики Беларусь на 2007–2010 гг. наряду с расширением производства грузового и пассажирского транспорта предусматривает увеличение выпуска и легковых автомобилей [8]. Сегодня уже принято решение о создании в Республике Беларусь полноцен-

ного кузовного производства, где будет осуществляться сборка автомобилей «Пежо-206», и «Рено-Логан». На базе Минского автомобильного завода разрабатывается бизнес-проект по производству легковых автомобилей совместно с китайской компанией «Шерри». Естественно, реализация автомобилей не может быть обеспечена только на внутреннем рынке.

Прогнозные показатели реализации легковых автомобилей СП ЗАО «Юнисон», предусмотренные Программой, представлены в табл. 1.

Таблица 1 – Маркетинговые исследования рынка сбыта легковых автомобилей белорусской сборки

Рынки сбыта	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год
Легковые автомобили				
Беларусь	2 000	3 000	3 000	3 000
Россия	–	–	2 000	12 000
Украина	–	–	–	–
Другие страны СНГ	–	–	–	–
Дальнее зарубежье	–	–	–	–
Всего	2 000	3 000	5 000	15 000

Фактически завод «Юнисон» в 2007 г собрал всего 71, а в 2008 г. 365 седанов Iran Khodro Samand. Планируемые им к производству автомобили, как усматривается из таблицы, в основном ориентированы на белорусский рынок и экспорт в страны СНГ, прежде всего Россию. Данный показатель зависит от наличия у белорусского производителя сертификата о происхождении товара формы СТ-1. При существующей у СП ЗАО «Юнисон» сборке автомобилей удельный вес стоимости машинокомплекта в цене готового продукта составляет 61,36 %. Доставка SKD-комплекта иранским перевозчиком прибавляет еще 13,4 % импортной составляющей. В итоге доля импорта в конечной стоимости автомобиля на данный момент составляет 74,76 %.

Однако летом 2008 г. иранская компания выкупила 40 % акций завода и в начале этого года выделила средства для запуска второй очереди с современным сварочным и окрасочным оборудованием. По прогнозным данным, с одной стороны, это должно привести к увеличению объема выпуска Самандов к 2012 г. до 60 тысяч автомобилей, а с другой, организация сварки и покраски кузова должна снизить удельный вес стоимости машинокомплекта с 61,36 до 51–52 %. Переход на услуги белорусских перевозчиков по доставке

машинокомплектов также может привести к снижению стоимости перевозки.

Уменьшение еще около 10 % импорта в стоимости машинокомплекта может быть достигнуто при установке ряда комплектующих компонентов белорусского производства: (резинотехнические изделия – 2 %, стекла – 2 %, электрооборудование – 1,5 %, детали интерьера – 1,5 %, элементы подвески – 3%).

Проведенное исследование позволяет сделать вывод о том, что в целях расширения рынка сбыта автомобилей, произведенных в странах Таможенного Союза видится обоснованным принятие соглашения между странами ЕврАзЭС о взаимном признании автомобилей, выпущенных в этих странах, как отечественных товаров, т.е. произведенных в этих странах, не дожидаясь достижения требуемой адвалорной доли в их конечной стоимости собственных национальных затрат.

В свою очередь российскими и белорусскими субъектами хозяйствования должны приниматься исчерпывающие меры по расширению производства автомобильных компонентов, которые могли бы использоваться на их сборочных производствах, что способствовало бы быстрейшему приобретению автомобилями статуса товаров как происходящих с территории данных стран.

1. Соломахин, А. Берегись автомобиля / А. Соломахин // Беларускі час. – 2008. – 14 нояб.
2. Положение о порядке перемещения физическими лицами через таможенную границу Республики Беларусь товаров, не предназначенных для производственной или иной коммерческой деятельности: Указ Президента Респ. Беларусь, 5 февр. 2001. – №5 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2001. – №16. – 1/2024.
3. Архив суда Фрунзенского района г. Минска за 2008 г. – Дело № 1/26-2008.
4. Об установлении республиканского сбора за использование в предпринимательской деятельности и передачу юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям транспортных средств: Указ Президента Респ. Беларусь, 22 марта 2004 г. № 140 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2004. – №86. – 1/25562.
5. О внесении изменений и дополнений в Указ Президента Респ. Беларусь от 5 февраля 2001 г. №576: Указ Президента Респ. Беларусь, 27 мая 2004 г., № 259 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2004. – № 44. – 1/5401.
6. Закон обратной силы // Белорусы и рынок. – 2006. – 14. авг.
7. О некоторых вопросах определения страны происхождения товара: постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 10 окт. 2007 г. № 1306 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2007. – №249. – 5/25940.
8. Об утверждении Программы развития автомобильной отрасли Республики Беларусь на 2007–2010 гг.: постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 18 дек. 2007 г.: в ред. Постановления Совета Министров Респ. Беларусь от 18.02.2009 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2008. – № 1-5/26433.

РЕЗЮМЕ

В статье проанализирован механизм таможенного регулирования ввоза импортных легковых автомобилей в Республику Беларусь. Обоснованы предложения по его совершенствованию для увеличения числа продаж автомобилей, произведенных в странах ЕврАзЭС.

Статья поступила в редакцию 29.04.2009 г.

КОГНИТИВНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПОДДЕРЖКИ ДЛЯ ГЕНЕРАЦИИ И АНАЛИЗА ХОЗЯЙСТВЕННЫХ СТРАТЕГИЙ ПРЕДПРИЯТИЙ: ОПЫТ РАЗРАБОТКИ И ТЕСТИРОВАНИЯ

Р.А. Караев, кандидат технических наук, профессор, заведующий лабораторией;

И.И. Сафарли, диссертант;

Т.Ф. Абдурагимов, диссертант;

М.А. Нагиев, младший научный сотрудник Института кибернетики Национальной Академии наук Азербайджана;

К.А. Алиев, аспирант Азербайджанской Государственной Нефтяной Академии

Введение

Задача выбора хозяйственной стратегии (ХС), с которой сталкиваются руководители

предприятий в условиях рыночной экономики, в полной мере может быть отнесена к задачам управления слабоструктурированными