

Бокаев. У вас сидит какой-то....? Который специально меня удаляет. Он что получил какую-то команду? Это вот так вот Вы открыто обсуждаете с обществом проблему утильсбора? Скажите, я там не вижу, министр сидит, нет? Он слышит?

Брекешев. Я слышу, слышу Вас

Бокаев. Вы пожалуйста разберитесь с этим потому что у меня на следующей неделе аудиенция в АкОрде и я скажу, Минэкологии полностью саботирует поручения государства, формально ко всему относитесь. Мы свои предложения дали.

Брекешев. Сейчас у Вас есть возможность зайти, никто Вас оттуда не удаляет. Если Вы подписаны под своим именем, заходите, тут никаких проблем нет. Вот здесь вот...

Бокаев. Я сделал скриншоты, и я вам покажу, и я сегодня опубликую в сети скриншоты, как организаторы удаляют меня с конференции. Это вот такие у Вас подходы что-ли?

Брекешев. Санжар, сейчас коллеги подскажут технические специалисты наши. Вы подпишитесь и заходите под своим именем. Никто Вас удалять не будет. Ваше имя не высвечивается мы до этого же говорили, кто-то не смог зайти из-за этого удаляли тех, кто в списке нет. Если Вы заходите не под своим именем или там совсем без имени, то понятное дело, наши айтишники удаляют. Вы подпишитесь под своим именем и заходите, никаких проблем нет. Сто человек зашло, что Вы думаете только для Вас отдельные ограничения что ли делают?

Бокаев. Еще просьба к организаторам. Максут Бактыбаев он был, его выкинули. Можно подключить.

Брекешев. Хорошо коллеги тогда приступим. Я так думаю основные по крайней мере спикеры на месте тогда начнем. Как известно 11 января 2022 года выступая заседании Мажилиса парламента РК, глава нашего государства Токаев ...

Брекешев. Во исполнения поручения президента 11-го, ой, извиняюсь, 18 января 2022 года принято соответствующее постановление правительства РК. В данном постановлении определено что 100% доля участия в уставном капитале ТОО оператор РОП принято в государственную собственность. Новым оператором расширенных обязательств производителей определено

АО «Жасыл Даму» со 100% участием государства в уставном капитале других собственников АО здесь нет.

Было много вопросов и таких критических моментов, когда говорили, что «Жасыл Даму» сливается с ... это тоже наша подответственная компания и все это переходит в Международный центр зеленых технологий.

Я поэтому поводу сразу хотел объяснить. Да действительно в апреле месяце прошлого года было постановление правительства о реорганизации подведомственных организаций Министерства экологии и природных ресурсов...

Брекешев. Планировалось слить Жасыл Даму путем реорганизации в Международный центр зеленых технологий. Международный центр зеленых технологий 50% минус одна акция принадлежит государству 50% плюс одна акция принадлежит Казахстанской ассоциации экологических организаций.

Сам процесс, он уже в принципе был запущен, но это было постановление правительства в апреле месяце поэтому этот процесс, он уже в общем то шел. Тем не менее постановление правительства от 18.01.22 после поручения главы государства, данное постановление ранее которое было принято это номер 241 о котором я говорил выше, оно отменено и процесс слияния с МЦЗТ «Жасыл Даму» он приостановлен. Поэтому чтобы здесь дальше никаких домыслов не было я Вам сразу скажу, что все....

Остается так, как и было раньше. Только теперь оператор РОП это, вопросами этими будет заниматься Жасыл Даму. Решение о передачи функций в АО принято исходя из следующих оснований, это организационно-правовая форма в виде АО позволяет обеспечить максимальную прозрачность и подотчетность в деятельности государственного оператора РОП. Жасыл Даму это единственное АО в экологической сфере, которое имеет опыт в вопросах обращения с отходами.

Немаловажно сказать о том, что у АО есть определенная история. Оно создано в 12 году путем преобразования РГП Казахский Научно-исследовательский институт экологии и климата, который берет свое начало еще с 1951 года. Поэтому пользуясь сегодняшним совещанием, поручаю руководству Жасыл Даму принять организационные и юридические мероприятия, скорее всего возобновление деятельности государственного оператора РОП в плановом режиме.

А кроме этого государственному оператору необходимо обеспечить открытость и прозрачность деятельности. Мы сегодня коллеги проводим первое наше рабочее...

Совещание вот такой рабочей группы о рассмотрении вот этих вопросов, и я так думаю, что здесь все-таки больше вопросов касательно изменения или пересмотра ставок утильсбора. Поэтому я хотел бы первое слово предоставить Директору Департамента государственной политики управления отходами Кушербаев Мансур пожалуйста.

Кушербаев. Я буду краток. Уже сказали, что АО «Жасыл Даму» теперь будет именно заниматься реализацией механизмов РОП. Бесспорно, что внедрение принципов РОП сказалось на решение накопленных в стране проблемных вопросов в сфере обращения с отходами. В первую очередь благодаря созданию механизмов обеспечения финансовой устойчивости бизнеса задействованы в сфере обращения с отходами.

Сегодня на лицо увеличение доли переработки с 2,6 до 21% за текущий год. За данный период собрано и утилизировано 264 тыс. тонн отходов упаковки и 310 тыс. тонн автокомпонентов. Данный механизм внедрен в зарубежных странах, а согласно рекомендациям ОЭСР, который предполагает возложение на производителей и импортеров продукции ответственность за поставляемый ими на рынок продукт на протяжении всего жизненного цикла включая стадию конечного уничтожения продукта. Поэтому учитывая проделанную работу необходимо продолжить реализацию данного механизма в Казахстане.

Как уже было отмечено, что постановлением от 18.01.22 г. функцию оператора теперь будет реализовывать АО «Жасыл Даму». Соответственно переданы все функции, а именно сбор утилизационного платежа, стимулирование автопроизводителя, выдача скидочных сертификатов-ваучеров на сельхозтехнику, выплата компенсаций за сдачу вышедших из эксплуатации транспортных средств, субсидирование сборщиков, транспортировщиков и утилизаторов отходов и другие функции. Расходования поступающих утилизационных платежей будут осуществляться в строгом соответствии с направлениями указанные в экологическом кодексе.

Руководителем АО «Жасыл Даму» является Алимбаев Азамат Баймурзинович, который возглавляет данную организацию с 2019 года, имеет большой опыт работы в области экологии. Сейчас ведутся организационные и юридические мероприятия по передаче всех функций Жасыл Даму в том числе передача

денежных средств. В настоящее время АО Жасыл Даму открыты счета в банках второго уровня, а также вносятся изменения в платежные системы.

Хотел бы отметить Ваше внимание уважаемые участники встречи, что с понедельника 24 января текущего года уже возобновятся работы по приему утилизационных платежей только в АО Жасыл Даму. При этом вся текущая работа реализации механизмов РОП, в том числе выполнение обязательств и действующих процедур будет продолжено в текущем режиме.

Так выданные ранее скидочные сертификаты-ваучеры на сельхозтехнику действительны. А уже со следующей недели новый оператор начнет принимать заявки на сдачу ВЭТСов на пункты сбора.

Пункты приема старых авто также возобновят работу. При этом хочу отметить, что сумма, на которую выдаются скидочные сертификаты на сельхозтехнику, а также выплаты компенсации за вышедшие из эксплуатации транспортные средства будут скорректированы с учетом пересмотра ставок утильсбора.

Более того в целях осуществления прозрачности механизмов РОП совместно с заинтересованными лицами будет пересмотрены действующие требования по стратегии развития деятельности оператора РОП, инвестиционной политики. Также будет проведена работа по упрощению действующих процедур. Спасибо.

Брекешев. Коллеги, что касается вопроса определения коэффициентов утильсбора это относится к компетенции Министерства индустрии и инфраструктурного развития, поэтому я попрошу Карабаева Марат Карибжановича из Министерства индустрии выступить. Пожалуйста Марат Карибжанович

Карабаев. *Обращается с приветственным словом к участникам конференции на казахском языке.*

Мы в обязательном порядке исполняем и исполним поручение главы государства в части пересмотра. Мы как отраслевой государственный орган ответственны за то, что главой государства было поручено, а именно увеличение ваучеров и направление средств ...

Первое, что здесь хотелось прояснить. Коллеги часто говорят, что отечественный автопром поддерживается. Вообще механизм работы РОП какой? Да отечественный автопром, когда автомобили произвел он свои

средства в РОП платит, отечественный автопром платит, но потом эти средства возвращает в виде поддержки за производство экологически чистого автомобиля. Т.е. это не идет поддержка этого возмещения собственных средств, которые были уплачены отечественным автопроизводителем. Это вот первый момент.

Второй момент, если в 2020 году 93 тысячи на рынке новых автомобилей было продано, а подавляющее большинство т.е. 70% это примерно если я не ошибаюсь 67 тысяч новых автомобилей приходилось на долю отечественного автопрома. Т.е. все-таки граждане подавляющее большинство купили автомобиль без утилизационного сбора. Вот этот момент хотел бы оговорить.

Второе мы в целом развиваем автопром, в целом машиностроение. Если у нас обрабатывающая промышленность в год растет на 5 или 6% ...

Машиностроение растет на уровне 18-20%. Если мы не хотим, чтобы она была развитая индустрия, развитое машиностроение, то безусловно мы можем полностью убрать утильсбор. Но тогда мы потеряем промышленность. С учетом этого мы безусловно должны это сохранить. Мы находимся в едином экономическом пространстве, и мы готовы сейчас пересмотреть и гармонизировать в рамках ЕАЭС.

Вот сегодня было озвучено, что в отдельных европейских странах там до 100 тысяч тенге и были названы кто именно конкретно чьи расчеты были. Мы готовы расчеты просмотреть. В целом ставка утильсбора они должны быть гармонизированы с учетом рынка ЕЭС. Если в отдельных европейских странах на уровне 100 тысяч тенге, то давайте сравним с РФ, давайте сравним с Белоруссией. Здесь Сериккали Амангалиевич, кроме производителей есть еще наши импортеры. Давайте послушаем их мнение. С учетом этого Сериккали Амангалиевич если позволите, давайте может секторально пройдемся. Первое это кабельно-проводниковый продукт. Второе это автомобилестроение, в том числе давайте здесь предусмотрим транспортные средства седельных тягачей ...

Будь это в отношении автомобильной техники, кабельной продукции, либо же сельхозтехники.

В целом до того, как мы перейдем к обсуждению конкретных ставок, в целом хотел бы ряд вопросов оговорить. Первое, скорее всего в части того, что до того, как к ставкам перейти есть определенные собранные средства.

(обращается к министру) Сериккали Амангалиевич, сейчас мы будем говорить, обсуждать о том, как мы видим, что мы хотим с обществом обсудить в части дальнейшего использования этих средств, Сериккали Амангалиевич.

Брекешев. Я думаю, наверное, это не тема сегодняшнего обсуждения. Мы сегодня вроде собирались обсудить именно по рассмотрению ставок. Коллеги если есть у кого-то желания услышать эти цифры, мы уже в принципе, я несколько раз уже официально об этих цифрах говорил. Если есть необходимость пожалуйста я могу, у меня на этой бумаге в принципе все написано. Я имею в виду и по тем деньгам, которые пришли, которые расходы были и то, что осталось на счетах.

Карабаев. ... перейти на сельхоз технику. И хотелось бы чтобы было, еще раз повторяю позиция отраслевого государственного органа –пересмотр с учетом как было поручено, пересмотр ставок утильсборов, но с учетом защиты и с учетом поддержки отечественной промышленности.

Голос за кадром. Давайте начнём с Берика Заирова.

Заиров. Добрый день всем, Берик Заиров. У меня тоже будет коротко. Считаем, что утильсбор должен быть только для утилизации и никакой подмены понятия ...

... и никакого обмана быть не должно. Поэтому по автомобилям просим снизить утильсбор до 100 тыс тенге, а по последствиям для ограничения ввоза старых и неисправных автомобилей, у нас есть требования технического регламента и нам не нужен утилизационный сбор.

А если к нам будут поступать доступные и качественные автомобили из США или Европы, Эмиратов и Южной Кореи то наше население будет самостоятельно будет избавляться от своих старых автомобилей и не нужен нам утиль сбор в виде заграждения.

Второе по поводу производства, которое занесено в ставку утилизационного сбора. У нас и так уже имеются многочисленные квоты по налогам, таможенным пошлинам, кредитам и.т.д. их очень много. Поэтому если производство эффективно, то пусть государство его стимулирует, но не за счет населения. Спасибо.

Голос за кадром. Позвольте развернуть слайды, буквально пробежимся. Концептуальные предложения, это предложения, которые согласованы с

бизнес-ассоциациями, с общественностью и как раз все будет понятно, что предлагается ...

... в общем нет по нашим оценкам желающих заниматься предпринимательством в этом секторе, кроме тех, кто находится в доминирующих ассоциациях. Любой предприниматель знает, что его начинания будут подорваны лоббистами путем регуляторной политики. И все мы знаем, что...

... мы считаем это тупиком, в котором мы сейчас застряли. Барьерные требования были введены и соответственно стратегических *[инвесторов?]* нет.

Это в принципе, то что на самом деле заявлялось, проанализировано с 2016 года, поэтому не хотелось бы здесь этих обсуждений. Я думаю это всем известно, это все видят.

С точки зрения ставок в мире, в европейских странах тоже не буду детально говорить, все знают, что низкие ставки. В странах СНГ, мы знаем, что либеральный автосектор у наших соседей, все знают Украину. Но если сосредоточиться на тех странах, о которых, как правило пытаются сравнение доказать, что и у нас надо, то тем не менее если смотреть на утильсбор и первичную регистрацию, то первичная регистрация в РФ, то первичной регистрации нет, там есть просто регистрация ГИБДД с обычной ставкой, поэтому утильсбор следует сравнивать с нашим утилизационным сбором, плюс усиленная первичная регистрация.

Ставки в РФ выше, начиная с того момента как у нас был развернут пакет, в частности по автомобилям, которые до 1 куба или до 1 и 2 кубов разница ставок с того времени уже скажем так, что у нас выше была ...

... если смотреть утилизационные сборы и первичную регистрацию, но первичной регистрации в РФ нет, там есть регистрация ГИБДД с обычной ставкой, поэтому утильсбор следует сравнивать у нас ...

... также доступны поставляемость либо напрямую в Россию, либо через Белоруссию. В Белоруссии была также введена в 2019 году льгота по утильсбору. Она введена формально для поддержки социально уязвимых слоев населения, но по факту там больше половины населения пользуются этой льготой и эти автомобили соответственно также переходят в РФ, а из РФ самый низкий сегмент автомобиля самые дешевые, которых как правило называют шрот вот они перетекают к нам и Узбекистан.

Узбекистан в 2020 году летом ввел утильсбор на замену акцизов, но также у них размеры ниже, чем в Казахстане. У нас технический регламент в принципе введен в полном размере и изъятие в частности для праворульных авто нет. Это является одним из тех условий, которые не позволяют обеспечивать доступные по стоимости автомобили и ассортимент. 0228 пополнение автопарка ранее до развертывания РОП происходило активными темпами и в частности можно было наблюдать пополнение по 300-400 тыс автомобилей в год. После соответственно РОП ...

... позвольте мне довести презентацию до конца, если честно не имеет смысла предложение обсуждать, если мы не доведем сейчас презентацию я постараюсь побыстрее ...

Голос за кадром. Информация у Вас ложная, почему Вы говорите, что снижается таможня, наоборот все поднимается. Новые игроки приходят на рынок.

Голос за кадром. Несколько лет ложную статистику и ложную информацию, ложные заявления, обоснования несколько лет мы видели. Постоянно читаем в СМИ казусы, просто несусветные объяснения, вот от этого всего, всем уже надоело и позвольте все-таки до конца ведь это статистические данные ...

... пополнение ранее было существенным, после этого соответственно пополнение у нас остановилось. Усилилось производство, но сейчас дошли до уровня, когда примерно 20 тыс. автомобилей не более, наверное, ввозятся, в основном новые, но вторичные доступные по стоимости не ввозятся. И производство наше, внутренне производство этих двух компаний.

Ну доминирующее этих двух смотреть то, одна 50-60 тыс. уже достигла, вторая 30тыс. достигает, в совокупности они обеспечивают где-то 90 тыс. автомобилей. 0432 мы считаем, что этот темп можно продолжать, но при этом проблемы тем не менее решать надо. В частности, у нас доля машин в автопарке возрастом более 10 лет она все это время улучшалась до развертывания РОП и после введения вот таких достаточно оглушительных размеров утильсбора и первичной регистрации, а также техрегламента пошло устаревание, и доля эта увеличивается. Каждый дополнительный процент в этом стоит отметить это как повышение температуры в мире. Мы говорим, что один градус не играет роли, но на самом деле один градус, но для мира это большое изменение, большое потрясение.

... А вот эти проценты, доля изменения структуры автопарка на самом деле играют такую же роль. Затем вот как выглядит действующее заграждение таким образом, что на примере мы взяли тойота-камри и тойота хайлюкс. Если предположим для городского жителя тойота-камри 7-летняя с стандартным выхлопом Евро-4, объемом 2.5 при покупке с доставкой в РК со всеми оформлениями, итоговая стоимость выходит более чем 8.5 млн и увеличение стоимости происходит в 2.1 раза.

Если сельский фермер, например, тойота-хайлюкс решил приобрести также с доставкой в РК из США или Арабских Эмиратов, то стоимость достигает 13.1 млн и увеличение в 2.2 раза. У нас на вторичном рынке сейчас цены на хайлюкс начинаются с 13 млн. и это в принципе все соотносится за счет того, что не поступают доступные по стоимости автомобили.

Затем наши предложения в связи с этим для оздоровления автосектора и для того чтобы сделать автомобили доступными для населения необходимо сейчас снизить утильсбор до ста тысяч тенге. У нас есть отдельные слайды. Если необходимо три слайда, которые можно показать в обоснование этого размера почему 100 тыс. тенге. Для этого использовалась концепция развития утилизации, которая в 2014 году разрабатывалась и там были все калькуляции. И если просто индексировать эти стоимости мы на эти 100тыс.тенге как раз и выйдем. Снизить первичную регистрацию. Сейчас первичная регистрация идет в бюджет, это предусмотрено налоговым кодексом, администрируется Минфином и у нее есть три ставки. И вот мы предлагаем, чтобы было предусмотрено до 20 тыс. тенге установление, затем предоставить минимум три года для того, что все это действовало, чтобы рынок оздоровился. А вместе с тем автопром критически не потеряет увязки с альтернативными мерами, которые мы предлагаем: расширить льготное кредитование отечественного автопрома и предоставить ваучеры в частности, как вариант это по 1млн.тенге для автомобилей для социально-уязвимых слоев населения.

К примеру, для автомобилей до 10 млн. тенге. Вот они начинаются отечественные от Лады-гранты начиная и т.д. от 5-6 млн. и выше идут поэтому это будет составлять в среднем примерно 13% ценового преимущества. Развивать производство комплектующих, перейти к реальной локализации т.е. мелко-узловая сборка для всех моделей. И чтобы на первом этапе аккумуляторы, фильтры, масла были казахстанские, кожух, кузов, интерьер, резина, диски и все на деле, чтобы было. И так мы будем двигаться в сторону ценообразования тенге. Снять все барьеры, начать открыто работать с инвесторами.

Почему у нас усугубляется ситуация? Усиливается ситуация за счет того, что в Китае задерживается большой объем автомобилей для сборки. Перевалка через Дальний Восток также не способна покрыть потребности. Тойота вот сообщается что закрываются заводы из-за дефицита полупроводников. Дефицит новых авто есть также в России, в том числе для автопрома, который поставляет нам комплекты. Ввоз праворульных машин в РФ продолжается. Из Японии, Кореи хоть праворульных, хоть леворульных. Он будет переливаться т.е. для наших людей если заградительные меры будут высокими это будет выбор и неизбежно это будет переливаться. Потому что у них большая лазейка есть, большие возможности есть, а у нас этого нет.

В РК соответственно цены на первичном и вторичном рынке по цепочке растут. У нас продолжают находиться до 300тыс.авто на иностранных номерах. Мы считаем, что проблему сейчас просто невозможно решить, пока не изменить эту ситуацию. Если ничего не менять, то устаревание продолжится, повышение цен продолжится усиленное этими обстоятельствами. Усугубление дефицита и вообще ситуации продолжится. Локализацию мы знаем, что ее надо ждать десятки лет. Это мы знаем, видели. Стратегических инвесторов, мы также знаем ситуацию с китайскими инвесторами и т.д. поэтому мы здесь не питаем какого-то оптимизма. Поэтому какой эффект мы ожидаем после снижения сборов?

Это на рынок начнут поступать доступные вторичное авто. Пойдет снижение цен однозначно, обновление автопарка пойдет. Поступление в бюджет от налогов, пошлин и сборов пойдут. Т.е. превышение этих поступлений, если мы первичную регистрацию уберем, то немного снизится по нашим оценкам до 10 млрд., но поступления от НДС и таможенных пошлин наоборот превысит, значительно превысит поступления — вот эти выпадения и поэтому чистые поступления будут существенными. Очищение автопарка от временного ввоза пройдет т.е. примерно в течении 2-3 лет ситуация с временным ввозом должна будет рассосаться. Облегчение предпринимательства. Транспорт в частности доступным станет для логистических компаний и т.д, сглаживание соцнапряжения и благодарность населения будет если волевое решение будет принято и будет отведено стимулирование от механизма РОП.

Половинчатое решение с вероятностью 80% не дадут эффекта ...

Другие участники возмущаются долгим докладом, министр успокаивает.

Голос за кадром продолжает. Я так же хотел заметить, что это согласованно с ассоциациями, поэтому я от лица многих, многих сторон говорю сейчас.

Предложение, план был такой чтобы изложить это сосредоточено, и чтобы в долгие не превращать это в устные позиции.

В общем ценовое преимущество мы считаем, что достаточно будет за счет пошлин, НДС, облегченного кредита, в частности облегченный кредит автокредит он дает 35% ценового преимущества. Потому что сейчас ставки 16.5 номинальные, а эффективные ставки вознаграждений 19.5 составляют в банках. 4%, по нашему мнению, примерно сейчас с учетом обращений это на 30-40 тыс автомобилей текущее финансирование хватает, но за счет того, что увеличатся поступления в бюджет. Вот чистые поступления в бюджет по расчетам на слайде справа 86 млрд. дополнительных поступлений.

Эти средства если также перенаправить на облегченное кредитование, они позволят по нашим расчетам 50 тыс. автомобилей отечественных локальной сборки вовлечь в облегченное кредитование и таким образом все 80-90 тысяч отечественного производства свободно покрываются.

Но при этом за счет отвода утильсбора и первичной регистрации мы позволим соцнапряжение снять и позволим ввозить примерно 80 тысяч автомобилей, соответствующих техрегламентам. Затем по сельхозтехнике. Вы знаете, возможность парка сельхозтехники, комбайнов, тракторов. Очень много техники в не рабочем состоянии, в состоянии донорства находятся, степень изношенности высокая. Сейчас текущая схема повышения цен, если слева схему посмотреть, то утильсбор оплачивается сборочными заводами и другими поставщиками, фермерами напрямую, но сборочным заводом по договорам стимулирования он возвращается.

Соответственно у остальных поставщиков и фермеров стоимость покупки продажи растут, а у сборочного завода цепным образом растут вслед. И если смотреть на второй элемент РОПа это сертификаты, то размер сертификата по отношению к стоимости техники, как предположим российской техники, зарубежной техники она ничтожна мала и с учетом эксплуатации долгой, точнее с учетом того, что эксплуатация, потом локация идет, потом донорство идет т.е. практически выкуп идет лишь лома 30-40 летней давности пустого кузова, какой-то сельхозтехники.

Мы считаем это не обновление на самом деле, а самый бедственный момент здесь, что утильсбор в размере до 13.8 млн.тг. делает сельхозмашины еще не доступнее. Ограничивает ассортимент, уход поставщиков происходит, уход сервиса, сужение в целом выбора агротехнологий.

Если сравнить в других странах какие размеры сборов, есть европейские страны, в Германии не практикуется. Вообще нигде в мире по нашему анализу не практикуется. Только в РФ, у нас в Казахстане по примеру России. В Узбекистане они ввели в части сельхозтехники. У них налогов до трех лет нет, нулевая ставка, а свыше трех лет там есть ставки. Но даже они, те, которые свыше трех лет они ниже чем в Казахстане. А для новой сельхозтехники, фермеры в основном ввозят новую технику. Поэтому сравнивать нужно именно по сельхозтехнике до трех лет.

В РФ также ниже размеры и именно по тем моделям, которые востребованы. Если смотреть в разрезе градации, то сравнительные ставки здесь изложены. Если смотреть в других странах какой рост агросектора происходит с учетом роста цен на мировых рынках, мы Казахстан упускаем свои рыночные возможности. 1650 У нас за 19-20 годы рост валовой добавленной стоимости в сельском хозяйстве составил менее 6%, в России 3.7%. Если смотреть наш Восток, то там 12%, Запад 8.9%, на юге у нас тоже рост. Казахстан должен эти ниши занимать.

Участники и министр возмущаются, просят завершить доклад.

Голос за кадром продолжает. Возместить оплаченные средства, уйти от договоров стимулирования. Эти договора стимулирования не приведут инвесторов. Никто не хочет заключать эти договора с оператором РОП. Это анкетирование показало. Начать создавать отрасль утилизации по-настоящему. Начать развивать машиностроение с малых орудий и запасных частей...

Министр вновь пытается остановить спикера, передает слово Кайрату Еламанову.

Карабаев. До того, как бизнес скажет я хотел бы до того два момента хотелось бы прокомментировать. Первое в отношении АзияАвто и второе в отношении тезиса, что никто не придет и никто не хочет с РОПом заключать.

Первое в отношении АзияАвто она была абсолютно законной, это действие было связано с неисполнением инвестиционных обязательств предприятия в течении более 9 лет. Это первое. Второе в отношении того, что никто не хочет заключать то или иное соглашение с оператором РОП либо с отраслевым госорганом в ответ приведу простой пример. Claas немецкий бренд он заключил, Ростсельмаш он заключил, Кировец заключил.

Это все те инвесторы, которые зашли после установления утильсбора. Они здесь занимаются производством, локализацией уже. Мы неоднократно приглашали всех, всегда открыты, предприятия готовы, приглашаем еще раз прийти. Покажем какую локализационную часть мы делаем. А дальше полагаю, там отдельные тезисы были, в части корректности этих тезисов пусть наши коллеги с промышленности еще раз прокомментируют.

Голос за кадром продолжает. Марат Карибжанович, мы же все это знаем, все знаем и ничего не говорим. Здесь просто люди видят же, кто стал бенефициаром этой ситуации и да конечно РОП ввели и после этого заключаются договора стимулирования. Это тоже азбучная истина...

Еламанов. Во-первых, то, что ну вынужден сказать, что эта позиция и эти слайды не согласованы с теми отраслями бизнеса, общественными организациями, ассоциациями, объединениями. Вот я представляю Ассоциацию казахстанского автобизнеса, куда входят отечественные производители и импортеры официальные и как бы с нашей ассоциацией эти предложения не были согласованы и с некоторыми тезисами мы в корне не согласны.

Были и конструктивные предложения по повышению доступности транспортных средств. Мы вот именно выступаем за обновление автопарка и повышения доступности транспортных средств. Не обязательно за счет снижения там каких-то сборов платежей, а допустим за счет улучшения льготного автокредитования, увеличений траншей, улучшения условий и т.д. И вот кратко хотел по первому слайду пройти. 2355 За прошедшие 6 лет из автосектора ушли конкуренты, с этим тезисом мы не согласны, во-первых, непонятно, о чем идет речь о производителях или об официальных дистрибьютерах.

Что касается производителей количество заводов с 2014 года увеличилось, которые по крайней мере заключили соглашение о промышленной сборке. Буквально за последние два года у нас появилось три новых завода. Что касается ритейла то там тоже количество и дилерских центров, и дистрибьютеров у нас увеличилось. Каждый дилерский центр — это отдельное юридическое лицо. Второе. Потеряна занятость в сфере поставок автотранспорта, тоже на сегодня если не ошибаюсь больше 7 тысяч работников в ритейле в Казахстане, это по данным статистического комитета нашего т.е. это официальные данные. Здесь и рабочие места все сохранены, и они из года в год увеличиваются 2501 что касается налоговых и таможенных поступлений

тоже тезис не верный. От автопроизводителей налоговые поступления с 2015 года увеличились. Прямо там в разы увеличились, я могу позже предоставить статистику.

А что касается налоговых поступлений в случае импорта, там снижения утильсбора и импорта допустим из РФ, то физлица на сегодня освобождены от уплаты налоговых платежей и наоборот здесь если смотреть с точки зрения государства будет сокращение налоговых платежей потому что все официальные дилеры и дистрибьютеры НДС уплачивают.

Что касается того что ввоз готовых авто перешел в форму ввоза машинокомплектов, то этот тезис верный с точки зрения того, что начинают заходить новые производители те бренды, которые раньше импортировались, сегодня осваивают производство, подписывают соглашения о промышленной сборке, берут обязательства по локализации.

Следующий тезис - нет желающих заниматься новшеством в сфере транспорта. Если это касается локализации, здесь опять-таки, у нас действовали соглашения о промышленной сборке до 2020 года. С 2021 года начиная уже действует новое соглашение о промышленной сборке и требования постоянно увеличиваются. Здесь конечно нужно сказать то что все это дело не одного дня. Один завод как минимум производство компонента, допустим у нас сейчас есть один пример Камаз строит завод по компонентам в Костанае и строительство только одного завода, занимает порядка 4 лет. Здесь поэтому как бы за один день решить невозможно.

Следующий тезис любой предприниматель знает, что его начинания будут подорваны лоббистами автопрома. Надо сказать, что как бы этот тезис тоже сомнительный. Какой именно предприниматель, если это инвестор в промышленности. Т.е. если он будет готов будет выполнять требования по локализации здесь наоборот я так понимаю, то что ворота открыты. Ранее до 20 года вообще запрещались заключать новые соглашения по промышленной сборке. После 21 года эта возможность возобновилась, т.е. ...

... на сегодня порядка с 7 заводов имеется в автопроме это только автопром не считая сельхозмашиностроение, производство кабельной продукции т.е. здесь как бы и конкуренция имеется и рынок имеется. Что касается рынка то влияние... а сборка авто из более 60 моделей только одна выполняется в СКД, а требования предыдущего соглашения промсборки звучали так, что при организации производства не менее одной модели необходимо собирать в СКД, т.е. это самое начало производства как бы для чего делается автопром.

Первый этап — это нужно перейти на мелко-узловую сборку, после того как переходят на мелко-узловую сборку все вот эти детали, они уже могут заменяться отечественными поставщиками или поставщиками ЕАЭС. Здесь получается то, что необходимо нарабатывать компетенцию. Уже в новых требованиях количество вот этих моделей сейчас увеличивается и все заводы сейчас ведут переговоры. А с брендодержателями, чтобы им позволяли расширять вот эту номенклатуру по мелко-узловой сборке.

Уже есть определенные договоренности и уже с этого года начиная количество моделей будет увеличено. Следующий тезис- Барьерные требования, внесенные в ПК РК создали эксклюзивность. Здесь есть определенные требования, которые нельзя сейчас требовать от новых инвесторов облегченных условий, когда действующие производители уже достигли определенного уровня локализации и вложили инвестиции. Как минимум они должны заходить с теми же условиями, которые действуют сейчас на рынке.

Министр предлагает соблюдать регламент.

Еламанов. И десятый тезис - Стратегических инвесторов нет. Тоже вынужден не согласится потому что инвесторы есть, они вкладывают деньги. Если раньше все риски несли только внутренние инвесторы, то сейчас уже немного эта структура поменялась, и реальные иностранные инвесторы они вкладывают деньги и это то чего мы добились на сегодняшний день. Спасибо

Нураддин Садыков задает вопрос участникам на казахском языке касаясь провальных проектов СарыаркаАвтоПром и АКАБА. Спрашивает – кто несёт ответственность?

Еламанов. Что касается СарыаркаАвтоПром, то реализовывались проекты по Сангёнг, по Тойоте Фортюнер, но с 2015 года вступил в силу техрегламент, где несколько из моделей которые были локализованы, они не проходили по требованиям техрегламента.

Мы выходили с инициативой в Евразийскую экономическую комиссию и даже была выдана квота под Тойота Фортюнер, чтобы можно было продолжить производство в рамках новых условий, но не выполняя допуски, определенные требования техрегламента, потому что это были новые требования они были достаточно жесткие.

Это как бы нетарифная мера регулирования, как вы знаете техрегламент. И после того как мы использовали эту квоту мы вынуждены были переориентировать производство на другие модели. И то оборудование

которое закупалось оно также используется сейчас на производстве мелко-узловой сборки.

Словесная перепалка среди участников.

Амрин. У меня в основном вопрос по грузовым автотранспортным средствам, которые работают на международном сообщении. Неоднократно был поднят вопрос что льготы на приобретение грузового транспорта есть в Узбекистане, есть в Белоруссии.

Что же касается рисков для казахстанских перевозчиков это с 2025 года у нас либерализуются кабатажные перевозки. Получается, что страны ЕЭС будут возить грузы на территории Казахстан. Учитывая те льготы, которые у них предоставлены, они завалят наш рынок своим транспортом, и мы не будем покупать ни отечественную сборку и не смогут завозить импортные транспортные средства ... *(посторонние голоса перебивают звук).*

У нас если брать рынок международных перевозок 7.5 тыс. автотранспортных средств из них это 60% это седельные тягачи и порядка 40% это грузовые автосцепки, они нам тоже нужны, поскольку направление Китай-Прибалтика именно грузовой транспорт очень сильно участвуют.

Есть барьеры касательно присутствия иностранных компаний, они сейчас казахстанские, но с участием иностранных инвесторов. Процедура временного ввоза, получается грузовой автомобиль, на 2 года ввозится на территорию Казахстана, осуществляет перевозки без уплаты утильсбора при первичной регистрации. Это получается, что отечественная компания в не равных условиях на равнее с белорусскими и российскими соседями. 3713 в этой связи просим проработать вопрос, также по пересмотру данной процедуры в пользу отечественных компаний.

Также необходимо проработать программы льготного кредитования без уплаты первичного сбора, либо сделать сбор 10% это первоначальный взнос, чтобы отечественные компании также могли рассматривать и отечественную сборку грузовых машин. И самое главное для транспортных средств международных мы просим разрешить ввоз транспортных средств до 7 лет с экологическим классом не ниже Евро 5. Это Евро 5,6, это основные предложения. И также, как предложение просим Вас рассмотреть, разбить обсуждение по транспортным средствам, по сельхозтехнике, по кабелю, по подгруппам, поскольку все ожидают и как бы провести работу каждую по своему направлению. Спасибо.

Слово передают представителю Daewoo Bus из Южной Кореи.

Daewoo Bus. В 2007 году мы привезли технологию производства автобусов. Мы занимаемся СКД сборкой, изготавливаем автобусы. Я считаю, что мы оказали большое влияние на развитие Казахстана. Я считаю, что государства является важным развитие локализации.

Раньше в Южной Кореи для того чтобы развивать местное производство, были большие налоги для иностранных машин. Но для того чтобы поддержать отечественного производителя были большие налоги. В настоящее время у них 80% автотранспорта занимают свои корейские автомобили. Я считаю, что Казахстан пока в индустрии считается слабой страной. Конечно для того чтобы оказать помощь и защитить отечественного производителя, для будущего индустрии Казахстана, считаю, что надо сохранить утильсбор. После того, когда страна станет конкурентоспособной тогда необходимо сокращать уменьшать утильсбор. Я считаю, что введение утильсбора это один из хороших способов, чтобы поддержать отечественный автопром. Спасибо.

Нураддин Садыков обращается к министру и участникам.

Садыков. Мы движение НЕУТИЛЬСБОРУ против стимулирования автопрома за счет утильсбора, за счет народных денег. Этот автомобиль — это последний бастион для народа. Не забывайте. Это триггер последних событий. Это что было? Это газ. А что такое газ? Это автомобиль, последний бастион народа и с этим нельзя играть. Если опять что-то творите подковерные игры, я еще раз предупреждаю это ничем хорошим не закончится для всех.

...

Слово взял Талгат Темирханов.

Темирханов. Дело в том, что ультимативные требования снести утильсбор, отменить ставку. Нет утиль сбору не несет ответственности за принимаемые решения. Мы, когда говорим, что будем развивать автопром в Казахстане на это есть свои причины. Когда мы завозим извне мы обслуживаем инфляцию других стран, но тем не менее за этими заводами стоят коллективы, семьи.

...

Темирханов. Можно грохнуть утильсбор, вообще обнулить ставки, но надо понимать, что нам надо как-то поддерживать наш автопром. За автопромом есть коллективы. Мы объявили, что эту отрасль будем развивать. Я не говорю, что сейчас надо сохранять ставки. Мы не раз давали свою позицию по

седельным тягачам, просили снизить, потому что с 25 года либерализация каботажных перевозок. У нас перевозки не готовы, понимаете, но говорить, чтобы вообще убрать и не предложить механизмов поддержки отечественного автопрома прозрачного, с встречными обязательствами об этом же никто не говорит. Наша позиция НПП Атамекен за баланс, за прозрачность и за то чтобы решение, которое Вы (министр) как уполномоченный орган будете принимать чтобы оно не отразилось на других отраслях. Вот и все, мы готовы к диалогу.

Шукижанова. Мы с производителями сельхозтехники договорились что сегодня мы не будем все, нас 9 заводов. Мы не будем каждый свою позицию рассказывать, а сконсолидируем и ответим. На текущий момент вот было представлено что утильсбор на использование сельхозтехники составляет порядка 12 млн.тг., однако мы хотели сказать, что утильсбор был введен в 19 году только на производителей сельхозтехники и тогда инвесторам и импортерам было дано время, чтобы они пришли в Казахстан, локализовали производство, поставили бы заводы, создали рабочие места, принесли сюда технологии, приходили в совместные предприятия, начинали развивать сельскохозяйственное производство здесь.

За это время в Казахстан пришел Ростсельмаш, Клаас, Петербургский тракторный завод. И сейчас на текущий момент Министерство сельского хозяйства давало объективную информацию 81% от всего объема проданной техники в стране за 21 год я имею в виду сельхозтехнику, приходится на долю отечественных производителей. Отечественные производители не вкладывают в стоимость тракторов и комбайнов стоимость утильсбора. На текущий момент стоимость в процентном соотношении импорт составляет 19 % это чаще всего большая часть этого импорта составляет такие трактора и комбайны как техника Джон Дир.

Мы неоднократно предлагали, я являюсь руководителем локализационного центра. В этом году мы построили большой локализационный центр, приобрели оборудование через фонд развития промышленности на сумму 4,2 млрд.тг., неоднократно предлагали всем инвесторам приходить, организовывать производство и начинать производить технику в Казахстане. Я думаю каждый фермер хочет получать новую технику и здесь идет речь, о том что нам производителям нужны программы.

Например, в этом году программы по лизингу как для импортируемой, так и для производимой техники в лизинг шли по одинаковой ставке.

Субсидируется из народных денег импортная техника в размере 25% от стоимости, это деньги наших налогоплательщиков. Мы субсидируем импорт, почему эти деньги не направляются как в других странах, только на субсидирование техники произведенной в Казахстане.

Слово взял Андрей Захаров, Евразия Моторс.

Захаров. К сожалению рынок Казахстана настолько мал именно для нашей техники. Он не позволяет, совершенно экономически нецелесообразно совершать здесь сборку. Поэтому мы категорически против утиля сбора на нашу технику, которую мы импортируем. Т.е. она была введена совершенно необоснованно и не отображает сути, для чего она вводится. Вот так кратко. Я хочу передать слово нашему юристу.

Еламанов. Можно вопрос, какую именно технику вы импортируете и мощность?

Захаров. Снегоходы, снегоболтоходы, трициклы, квадроциклы, мотовездеходы и коммунально-уборочная техника для уборки дорог, аэродромно-взлетно-посадочных полос. У нас были здесь вопросы именно по распространению РОП на нашу технику. В первоначальном виде, когда еще действовала та методика там были прописаны коэффициенты, вернее был прописан код ТНВЭД, но отсутствовали коэффициенты и кода.

Чтобы перейти к обсуждению нам хотелось бы при обсуждении учесть именно эти факторы и исключить данные виды техники полностью, как ранее озвучивал Андрей Михайлович, что данная техника у нас экономически нецелесообразна. Мы будем рассматривать эти вопросы в будущем, но в данный момент экономически нецелесообразна.

Садырбаев. Получается так, что все прекрасно для тех, кто открыл вот эти заводы в Казахстане. Это МТЗ, это Джон Дир, это Класс. Вы знаете, когда я смотрю, кто представляет рынок автомобилистов, я завидую у них и китайские автомобили, у них и японские и корейские, а бедный казахский фермер у него выбор или МТЗ или Джон Дир или Класс.

Ну слушайте, в мире существует такая палитра всей сельхозтехники, мы выезжаем из страны у нас слюни текут, когда мы видим эту палитру. А вот госпожа, которая выступает от Агротеххолдинга какой фермер может себе позволить новую технику? Есть те фермеры, которые не могут себе позволить. Почему мы не можем позволить себе хорошую, вот здесь коллега Лаврентьев

язвительно пишет сельхозтехнике 30 лет. Почему мы не можем позволить 5 летнюю, 10 летнюю ...

Словесная перепалка среди участников.

Садырбаев. Почему у нас не должно быть доступа ко всей этой палитре? Мир ведь состоит не только из МТЗ или там комбайнов Claas или Джон Дира. Нам необходима вся эта палитра. Тем самым лоббируя вот сейчас вот эту сторону якобы псевдопроизводителей да, Вы кто сторонник вы нарушаете именно продбезопасность, Вы делаете угрозу продбезопасности. Я говорю за счет сельхозтехники, я не говорю за счет всего. Поймите, в мире все это абсурдно выглядит, когда у тебя нет собственного производителя и вот такая ситуация. Потом гос. Брекешев и госслужащие я хочу обратить внимание, что сейчас у вас позиция вот такая.

Вот здесь есть ЗА вот здесь есть ПРОТИВ и Вы пытаетесь выступить арбитром. И вот мой коллега Нуриддин не перегнул, упоминая эти январские дни. Мы еще долго будем разбираться. И вот в эти январские дни все эти города растоптали это ребята с аулов. Почему? В том числе из-за утильсбора у них нет сельхозтехники. У них нет денег на Джон Диры, у них нет денег на Клаасы ...

Эти люди не придут в Агротеххолдинг, эти люди придут к Министерству экологии, вы поймите пожалуйста вы должны быть за народ, а не за этих лоббистов своего бизнеса

Словесная перепалка среди участников.

Мы просим занять позицию народа, тех фермеров, которые остро нуждаются в сельхозтехнике. У нас 90% сельхозтехники устарело. Ни 10, ни 20 поэтому утильсбор на сельхозтехнику это не нормально, это неправильно.

...

Брекешев. Алмасбек, я вас прекрасно понимаю, здесь вы абсолютно правильно говорите, здесь нужно соблюдать требования народа, но у нас народ на тех же производствах, которые сейчас развиваются на том же автопроме, на тех же заводах, которые сейчас Клаас выпускает или Агротеххолдинг, или еще какие. На этих заводах трудится тоже наш народ. Вы об этом не забывайте пожалуйста.

Здесь нужен справедливый баланс, а так говорить давайте все эти заводы закроем и разрешим завозить все подряд тут вопросов очень много возникает.

Тут вопрос и экологии в том числе. Зачем нам завозить хлам, который будет здесь портить экологию. Завтра эти же наши граждане выйдут и скажут Вы завезли уйму машин, которые не соответствуют никаким экологическим требованиям, нам дышать нечем, в той же Алматы.

Словесная перепалка среди участников.

Слово взял Евгений Мухамеджанов.

Мухамеджанов. Я являюсь основателем платформы ECO Network - это первая в стране компания которая стала внедрять массовую экологическую осознанность в бизнесе людям. Сегодня это больше 100 предприятий которые пользуются нашими сервисами и уже экспорт идет в РФ. Мы первая компания, которая вот в таком глубоком ключе внедряем полную иерархию управления отходами.

Сегодня я слушаю, немного поражаюсь как мы обсуждаем все это в каком-то очень узком ключе, потому что на самом деле, самое важное зачем мы собираем этот утильсбор. Никто этого не говорит, я не слышу ни одного компетентного мнения, потому что утильсбор существует только для того чтобы формировать полную иерархию управления отходами. Я хочу на другом акцентировать внимание.

На самом деле за всю деятельность оператора РОП, я могу это подтвердить разными фактами, мы так и не добились от него полноценной деятельности и управления отходами, потому что так и не разу не была поставлена задача переработке пищевых отходов, по переработке всех видов пластика. Т.е. оператор РОП сосредоточился на субсидировании только на том, что перерабатывалось и до него. Это макулатура, пластик самых простых видов, типа пластиковых бутылок фактически все.

Все что они финансировали раздел и сбор отходов в разных городах, это не работает вообще нигде. То, что они закупили машины для парков, не работает. Мы это все это проверяли. Т.е. деньги были просто в песок отправлены. То, что они выгнали всех, кто поставлял электрокары от Медео до Чимбулака выгнали именно. И люди там ездили по 3 тыс., Оператор РОП всех выгнал поставил свои электрокары и поставил цену 5 тыс. на 60% дороже. Почему об этом никто не говорит?

Как работал оператор РОП? Как использовались народные деньги? Сейчас говорят о 1,5 млрд. которые они собрали, а есть информация, что они собрали от трех до пяти млрд. долларов. Почему никто не хочет проверить

деятельность этой компании и просто хочет перекинуть деньги с одной компании на другую? Мне кажется вот этот вопрос гораздо важнее. И там вылезут все вопросы насколько вообще необходимо субсидировать переработку машин, если это не работает реально.

Если во всем мире за 100-200 долларов собирают утильсбор на переработку машин и этого достаточно, потому что в машине можно практически все переработать и это маржинальный бизнес, если его правильно организовать. Поэтому моя личная просьба как человека, который занимается самым верхним уровнем управления отходами, чтобы их не было вообще отходов. Моя огромная просьба, давайте обострим вопрос, давайте проведем полную финансовую проверку публичную деятельности оператора РОП с самого начала деятельности и всех, кто получал деньги с оператора РОП и как он их использовал.

Без этого я считаю вообще не корректно передавать деньги из собственности имущества и уж тем более людей каких-либо переводить из старого РОП в Жасыл Даму. Будет совершенно не корректно. Я считаю, что это будет саботаж поручений президента. Спасибо.

Слово просит участник Маликова Лаура, Ассоциация практикующих экологов.

Маликова. Мы проводили в рамках проекта низкоуглеродного развития г.Нур-Султан. Анализ по расширенным обязательствам производителей это проект Азиатского банка развития. В 2020 году мы предоставили результаты этого анализа, в том числе с предложением внедрения депозитной залоговой системы. В рамках этого анализа мы предоставили те данные все практики развитых стран, где указано, как формируется стоимость утильсбора, на что это тратится, как организован весь этот процесс?

Если вы обратитесь к Примкулову, у него этот доклад есть. Вы можете его получить и прочитать что такое утильсбор. Слушая выступающих, мы пришли к выводу, что отсутствует понимание утильсбора среди автопроизводителей, импортеров. Т.е. утильсбор не предусматривает априори вообще стимулирование отечественного производителя. Это казахстанский ноу-хау который противоречит принципу расширения обязательств производителей.

Поэтому здесь вопрос на какую ставку снижать не стоит. Здесь полностью нужно отменить стимулирование отечественного товаропроизводителя за счет утильсбора. Если стоит задача поддержать отечественного

товаропроизводителя этим должно заниматься Министерство индустрии и инфраструктурного развития выработать свой отдельный инструмент. Этого не должно быть в утильсборе, как и само название за себя говорит. Это утильсборы на сбор и переработку отходов.

Здесь стоит отметить выступление Евгения. Да, он сказал про переработку пищевых отходов, здесь стоит отметить, что расширенные обязательства производителей распространяются на определенные виды товаров. В Казахстане это сейчас автокомпоненты, упаковка, кабель, сельхозтехника. И соответственно они должны тратиться на переработку именно этих видов отходов. Вопрос введения утильсбора на пищевые отходы не стоит соответственно за счет утильсбора поддерживать переработку пищевых отходов нельзя, невозможно по принципу РОПа. Это первое.

Второе касательно передачи в Жасыл Даму. Мы сталкивались с руководителем Алимбаевым во время разработки нового экологического кодекса. Но к сожалению этот человек не умеет выстраивать связь с общественностью, абсолютно не слышит требования общественности, поэтому либо если пойдет таким образом, нужно менять руководителя, либо нужно создавать РГП на ПХВ как Казгидромет, чтобы это предприятие могло подписывать на меморандуме соглашения с другими странами.

И касательно кабеля, мы просмотрели анализ воздействия при введении кабеля, там указывается производство экологического кабеля. Такого кабеля в природе не существует. Это чистой воды лоббирование интересов производителей кабеля. Поэтому на кабель нужно полностью отменить утильсбор. На сельхозтехнику с учетом того что срок эксплуатации очень высокий, мы предлагаем также обнулить ставки. По автопрому как мы уже отметили по стимулированию, это априори противоречит принципу расширенных обязательств производителей. Мы, как эксперты, об этом неоднократно говорили. После нашего обращения к президенту Токаеву, он озвучил о пересмотре утильсбора на тягачи, но это поручение, к сожалению, до сих пор не выполнено. Поэтому здесь эта проблема решается очень просто. Привести механизм расширенных обязательств производителей в Казахстане в соответствии с мировой практикой. В мировой практике нет стимулирование отечественных производителей за счет утильсбора. Спасибо.

Следующий стикер представился от БМВ-Казахстан.

БМВ. За 2021 год порядка 8 млрд.тг. было уплачено налогов. Это без утильсбора и таможенных платежей. Работают порядка около трехсот человек,

мы против снижения утильсбора. Но поддерживаем, что эту функцию передали государству.

Пожалуйста, используйте налоги для субсидирования покупки автомобиля, ради бога государственная программа. А используйте утильсбор для поддержания может для каких-то утилизационных экологических программ и.т.д., но утильсбор снижать не надо. Есть еще одна причина, как только снижаются налоги, цены у нас в Казахстане, наши производители наши заводы начинают все равно поднимать стоимость автомобиля т.е. себестоимость ровно на эти цены на эти суммы будет расти. Поэтому я считаю бесполезным снижение утильсбора. Спасибо.

Следующий спикер представился неразборчиво.

Спикер. Я являюсь также председателем комитета малого и среднего бизнеса НПП Атамекен и начиная с прошлого года, у нас было заседание комитета и мы единогласно приняли решение, и я вот высказываю позицию МСБ о том, что мы против утильсбора на кабель, сельхозтехнику и за снижение утильсбора по автомобилям до 100 тыс тг.

Это мы направляли письменно в декабре прошлого года, следующие письма я отправлял в январе, там я подписался как председатель Союза независимого автобизнеса и как Председатель МСБ. Спасибо. Зафиксируйте пожалуйста в протоколе.

Следующий спикер представился от MyCar.

MyCar. Мы открылись в июне прошлого года. Инвестиции составили 5.8 млрд. тг. Рабочих мест у нас на сегодня 152, к концу года составит 231. Мы выплатили 78 млн. налогов при этом продали 1337 автомобилей. Хотела подчеркнуть, что мы имеем своих криминалистов, которые постоянно фиксируют нелегальные авто в стране т.е. клоны, перебитые номера, перекинутый правый руль на левый и.т.д. Если мы снимзим утильсбор или его отменим, то мы будем рынком автохлама. Нахлынут со всего мира, все что нелегально будет в нашей стране и наше население будет в не безопасности, на наших авто будет не безопасно двигаться.

Соответственно если не будет утильсбора не будет официальных дилеров, которые поддерживают сервисные компании. Т.е. когда производитель находит какой-то брак поддерживают их именно компании официальных дилеров. Если не будет официальных дилеров, никто это поддерживать не

будет, никто не будет официально ремонтировать эти автомобили. Спасибо большое.

Словесная перепалка среди участников.

Следующий спикер представился от Субару Казахстан.

Субару. Я импортер Субару-Казахстан. В прошлом году в казну государства мы оплатили больше 1 млрд.тг. и около 500 чел. трудятся по всему Казахстану. У нас в дилерской сети около 15 автоцентров. Если будет пересмотрен либо снижен утильсбор старый автопарк в первую очередь хлынет из России и это ухудшит экологию нашей страны. Господин министр пожалуйста подумайте над этим. Спасибо.

Слово попросил Адильбек ... баев.

Адильбек. Пока есть время я хотел бы выразить все свои позиции. Первая позиция от имени 11 заводов кабельных. Сегодня утром мы провели совещание с учетом сегодняшней повестки, и мы прекрасно понимаем.

Во-первых, хотел бы поблагодарить два министерства, что Вы пошли навстречу и все-таки согласились на приостановление действий ставки утильсбора. Тем самым ни одно предприятие в отрасли, в том числе импортеры не понесут убытки, но мы хотели бы прежде чем будет принято какое-либо решение, не важно оставить утильсбор не оставить сначала чтобы этот приказ все-таки был доведен до конца и опубликован. Чтобы ни одно из предприятий не потеряло денег. Это раз. Убытки будут миллиардами исчисляться.

Второе, учитывая, что именно по кабельной отрасли рост т.е создание каких-либо барьеров может привести к росту фальсификата на рынке так как 5% никого не спасет. За счет высокой цены металла можно играть немного уменьшать сечение и выравнивать. Это не спасет, но наличие фальсификата на рынке может вырасти. Поэтому в этой части заводы выразили позицию, что они не против исключения утильсбора на кабель, но при этом вместе с импортерами мы готовы объединиться в части очищения рынка от фальсификата.

Если мы прекратим практику реализации на рынке не соответствующих техрегламенту кабеля, то сам по себе рынок очистится. При этом развитию заводов импортеры ни коем образом пока не мешают. Это раз. Второе. Не хотелось бы иметь вечный конфликт между нами и импортерами. Теперь

хотелось бы напомнить, что Казахстан является членом Евразийского экономического союза и вынужден соблюдать те правила игры, которые прописаны в этом договоре и соответствующих актах. Если мы говорим про сидельные тягачи, я извиняюсь, но в России и в Беларуси от 7 до 10 раз выше на б/у сидельные тягачи утильсбор выше чем в Казахстане.

Если мы говорим о техрегламенте, то техрегламент был принят в 2011 году, а до этого года все транспортные средства практически не соответствовали техрегламенту. Они все уже изношены. При этом решение о техрегламенте 887 позволяло все эти транспортные средства выпустить в обращение в соответствии с документами, действующими до вступления в силу техрегламента.

С 2010 года таможенный союз. Т.е. транспортные средства с началом таможенного союза, все таможенные платежи распределяются между государствами. Казахстан на сегодня получает только 7%, поэтому исходя из этого взимать с них таможенные платежи мы не можем. Физлица вводят транспортные средства при этом не платят НДС, когда перемещаются с территории ЕАЭС. Если сейчас произойдет резкое снижение утильсбора то весь шрот и весь не соответствующий техрегламенту транспорт, как минимум из России потечет весь в Казахстан. При этом мы поможем обновиться парку России и поможем экономике авторынка РФ.

У меня лично, как у гражданина, я с этим не согласен, поэтому считаю вопрос пересмотра ставок утильсбора на авто можно рассматривать, но только после того как мы закроем рынок. Ограничим и запретим ввоз старых автомобилей и не соответствующих техрегламенту. Поверьте, отсутствие таможенных платежей и НДС будет привлекать намного лучше и больше наше население покупать автомобили старые в России, чем покупать те же самые как говорят двухлетние Тойоты за рубежом и платить таможенные пошлины и НДС. У меня все спасибо за внимание.

А кстати, я забыл добавить, если речь идет о населении я предлагаю, те деньги, которые у РОПа остались не освоенные отправить на револьверное кредитование населения под очень низкий процент. Пусть население имеет возможность покупать по низким ставкам покупать новые машины. Спасибо.

Брекешев. Спасибо за комментарии. По поводу приказа эта работа сейчас она идет. Мы собираемся на КПП отсрочить введение утильсбора, пока будет нулевая ставка до 2023 года. То, что ранее она будет ретроспективно

распространятся, то ранее собранные деньги чуть больше 100 млн.тг. они будут возвращены непосредственно адресно, от кого были получены.

Министр передает слово следующему спикеру, от Хюндай Казахстан.

Хюндай. Спасибо, дистрибуция Хюндай в РК. Вот абсолютно согласен с предыдущим спикером по поводу утильсбора. Именно на новые авто отменять этого нельзя. Не буду повторяться, потому что это откроет Казахстан для серого импорта, для какого-то автохлама, как мы его называем.

Но я хотел бы еще сказать, что мы все в едином сходимся, что мы хотим, чтобы Казахстан стал инвестиционно привлекательным для инвесторов. И вот эта отмена, когда инвесторы, вот коллеги говорили, когда любое предприятие оно достаточно емкое в деньгах. И очень внимательно инвесторы смотрят за каждым государством, за тем, что там происходит. И вот когда резко меняются на государственном уровне какие-то постановления, указы да, потечет серый импорт и для инвесторов страна станет не привлекательной.

Вот опять, что же мы хотим, чтобы сюда вкладывали деньги, как наша коллега из Daewoo говорил, иностранные инвесторы или собственные бизнесмены здесь развивали промышленность нашу или мы отдадим, отправим все деньги в РФ. Вот это хотел высказать. А с точки зрения другой минус, когда привозят автомобили с пробегом, а дилерская сеть в Казахстане это 21 дилер.

Заплатили налогов, в прошлом году все дилеры — это бизнесмены. Я вот здесь не соглашусь. Спикеры некоторые говорили, что бизнес не хочет вкладываться в Казахстане. У нас в каждом городе, практически в 17 городах, есть местные бизнесмены, которые вкладывают, которые строят дилерские центры, и которые заплатили налогов 6 млрд. в прошлом году. 1700 рабочих мест организовано. И эти дилеры поддерживают гарантию на автомобили, не бросают клиентов.

Если будут завозиться авто с пробегом, здесь тоже коллеги говорили, там будет не прозрачная история. Мы видим такое, сейчас с Кореи завозят, и люди один на один остаются с этой ситуацией. Потому что завезли, продали. Дальше выясняется, что автомобиль на аукционе куплен, либо он утонул, либо двигатель до этого был сломан, сделали ремонт какой то, который впоследствии вылезает. Но ведь это же не наша цель, чтобы наши жители, у каждого маленькая трагедия получится, чтобы один на один оставались со своими проблемами. Вот это хотел сказать.

Но и про экологию тоже говорили. Не надо забывать, что все автомобили, которые произведены в Казахстане, которые импортируются, они полностью соответствуют всем кодексам. Вот если мы снимем утильсбор, откроем в нашу страну завезут авто, которые здесь будут коптить, дымить. Как дальше наши дети будут жить. На этом все, спасибо.

Слово взял спикер Владимир Ким.

Ким. Мое первое впечатление от прослушанного, это то, что мы упускаем очень важную вещь. Во-первых, состав этой группы, как мне кажется, вернее не кажется я в этом уверен, он совершенно не отражает наше общество.

Здесь собрались импортеры, производители и мы все от какого -то имени вещаем. Меня умилило послание с Южной Кореи, о том, что он тоже хочет утильсбор. Вопрос, почему в этой рабочей группе нет представителей Минсельхоза. В АПК мы все взвешиваем, там семьи, здесь семьи. Давайте тогда подсчитаем сколько людей и семей работает на производстве этих тракторов или автомобилей в Казахстане и сколько работают, хотя бы в секторе АПК. Насколько я знаю, это 1 и 2 млн. работают в АПК плюс их семьи. Т.е. значительная часть населения Казахстана занята в сельском хозяйстве. Мы их совсем не слышим.

Вот сейчас на Алмасбека Садырбаева все накинулись, на одного человека, который выступал за фермеров. Здесь я не понимаю, почему слово предоставлены, лишь сторонникам утильсбора, причем это повторяется ...

О какой справедливости может идти речь? Утильсбор влияет на все население Казахстана. Почему вообще на площадке Минэкологии все это рассматривается? Утильсбор уже давно перестал быть какой-то мерой экологического урегулирования? Он уже перерос, отражается на всей экономике, на всем населении Казахстана. Давайте тогда привлекать соответствующих экспертов. Где Министерство экономики, где Минфин, где в конце концов Антикор? Потому что мне очень не нравятся многие решения, которые принимаются закулисно, кулуарно.

Сейчас все, наверное, читают группу НЕУТИЛЬСБОРУ и видят какие там материалы публикуются и поверьте таких кейсов с коррупционными рисками очень много. Кто ответит на все эти вопросы, кто будет нести ответственность за все эти принимаемые решения, когда непонятно куда 690млрд. делось. На эти 690 млрд. можно было выстроить всю промышленность, не знаю автопроизводителей комбайнов, тракторов чего угодно ...

Брекешев. Владимир, у Вас будут конкретные предложения? По составу рабочей группы у нас только первая такая встреча. На следующую встречу мы организуем представителей Минсельхоза. Что касается Минфина они здесь присутствуют, я до этого говорил, Министерство нац. экономики тоже здесь присутствуют, Министерство юстиции тоже есть. В самом начале конференции я озвучил и представил своих коллег

Ким. Я как импортер кабельной продукции считаю, что утильсбор на кабель с точки зрения экологии я считаю абсолютный бред. Не я считаю, это вы все прекрасно знаете. Вот у меня опять же возникают вопросы как это абсурдно, совершенно утильсбор экологически безопасный кабель был принят?

Почему в ... было написано, что в Казахстане какие-то тонны, горы кабельных отходов, когда его днем с огнем не найдешь вообще. Когда его воруют. Вот первый вопрос. И второе, я хотел бы сказать, что опять же не учитывается мнение населения и потребителей. Вот здесь нет ни одного потребителя, но мы все являемся потребителями в той или иной мере, но нет электрика, нет энергетика, нет нефтянки, нет ГОКов, которые потребляют на 200 млрд. в год. Вот где они все почему их никто не спрашивает? У меня все.

Жаркенов. Коллеги приветствую. Спасибо за предоставленное слово. На самом деле сегодня очень жаркие дебаты состоялись. Но давайте перейдем к конкретике. Дело в том, что мы на этой площадке, возможно не сможем прийти к какому-либо компромиссу. Почему? Потому что есть позиция наша, которая говорит, что утильсбор это не справедливое решение, и есть те сторонники утильсбора, которые приводят всякие математические расчеты. Суть какая? Эти две противоположные стороны, которые никогда не примирятся друг с другом.

На третьей стороне есть население Казахстана, это правильно отмечено. Здесь говорят, давайте не мешать с политикой. Но дело не в политике, а дело в том, что нужно поставить какую-то точку и сейчас посмотреть итоги. Подбить счет и счетный комитет пригласить. Насколько эффективна такая политика поддержки таких якобы производителей? Мы все видели вот эти трагические события, которые произошли в январе? Очевидно, что они были следствием той политики, которая проводилась до этого.

Какое единственное решение, на мой взгляд, необходимо все вещи называть своими именами. Утилизационный сбор — это вопросы утилизации. Если не хотим мер поддержки отечественных производителей, то есть другие механизмы поддержки и.т.д. Коллеги, я предлагаю и настаиваю на своем, то

что необходимо решить вопрос по утильсбору. Именно мы не против таких сборов, но необходимо решить вопрос по их размерам, по их разумной ставке. Снова же отложить вопрос по поддержке, поддержка - это на других уровнях должно решаться, через другие механизмы и стимулы.

Вопрос утильсбора должен быть решен с точки зрения экологии. Там есть соответствующие механизмы, именно по переработке автомобилей, сельхозтехники и прочее. Сельхозтехника с другой стороны, давайте вещи называть своими именами. Это средства производства. И тут необходимо обнулить эти ставки. Следующий вопрос по кабельной продукции. Мы настаиваем, что это абсолютно абсурдное решение было по введению утильсбора на кабель. Настаиваем на том, что здесь должна быть ставка ноль процентов. И никакие разговоры по поддержке и производства не должно быть. Вот это вранье уже всех достало.

Утильсбор должно быть поддержкой. Утильсбор не должен быть поддержкой. Нашли пример Россия. Россия, Белоруссия, у Никарагуа или Венесуэлы, еще кого-нибудь бы взяли. Нашли пример для подражания. Мы настаиваем на том, что решение должно быть комплексным. Не только экономические вопросы. Экономические, снова повторяюсь, всегда был какой-то момент. Малый и средний бизнес должен развиваться либо крупный бизнес. Сейчас полностью акцент идет на крупный бизнес. Но крупный бизнес - это всевозможные коррупционные риски и т.д.

Практика показала, заполнен рынок всяким шротом и это результат конкретной действующей политики. Это факт. И тут не нужно что-то придумывать. Это факт, который был. Народ конкретно весь недоволен этой ситуацией. Это тоже факт. Тысячи людей вышли по всему Казахстану. И они снова выйдут я так понимаю, если такая политика будет продолжаться, когда лица принимающие решения снова будут придерживаться таких же принципов: Никого не слышу, никого не знаю. Какие-то там лозунги постоянно придумываются. Дело не в лозунгах, наконец необходимо какую-то точку поставить в этом вопросе.

Нам нужно поддерживать население либо каких-то олигархов? Все очень просто. Раньше если разговор вести, тысячи рабочих мест было обеспечено малым и средним бизнесом, когда перегоном занимались. И не надо тут рассказывать пару сотню человек давать, которые якобы сейчас какие-то заводы обеспечивают. Повторяюсь, не хотим системно вопросы решить с точки зрения борьбы с несправедливостью, сейчас это явно несправедливое

решение, которое сейчас. Это очевидное, очевидно, что все это не работает. Шрот, который заполнил 100 тысяч автомобилей. Мы просим Вас создать рабочую группу где будет рассматриваться методический подход к решению вопроса по ставке утильсбора по всем направлениям.

Брекешев. Вы сами прекрасно понимаете, что в рабочую группу мы не можем включить сто с лишним человек. На сегодняшнем примере мы видим, что рабочая группа к единому мнению никогда не придет. Давайте, ассоциации, направьте условно говоря по пять человек. Вы понимаете, что сто человек к одному решению, взвешенному нормальному мы не придем. Тем более у нас есть определенные ограничения по срокам.

Тлеухан. На самом деле вся эта ситуация возникла же потому, что люди чувствуют несправедливость происходящего. Тут будь это ТОО или АО Жасыл Даму это значение не имеет. Значение имеет, кто фактически этим будет руководить. И в этой ситуации ничего не меняется. Как Примкулов Ахметжан был основным лицом, принимающий решение так он им и останется, при этой конструкции.

Причем РОП абсолютно не учитывает пирамиду управления отходами. Т.е. вся эта схема была направлена лишь на то, чтобы каким-то образом, каких-то людей обогатить. Не будем называть фамилии, все их и так знают. Поэтому предложение очень простое. Может быть нам сейчас ввести некий мораторий. И создать структуру, которая будет реально прозрачной, реально будет соответствовать всем тем критериям, о которых говорил глава государства Токаев.

Это должна быть структура, которая соответствует требованиям Это должна быть некая структура, которой народ будет доверять, потому что мы слышим мнение там Хюндай, БМВ, Субару, Тойота - это все структуры Смагулова. А Смагулов является основным бенефициаром всей этой системы. И поэтому просто слышим сторону, разные стороны, которые в той или иной степени заинтересованы. Тот же все руководители РОПа в той или иной мере все за него топят, мы это четко понимаем. И перемена мест, слагаемых ничего не меняет. Поэтому мы предлагаем, надо создать правильную структуру, потому что к Жасыл Даму очень большие вопросы.

Что случилось с политикой парниковых газов, за которую отвечает Жасыл Даму. Она провальная на сто процентов. И вообще эту структуру Вы в начале сказали, что хотели передать в МЦЗТИП. МЦЗТИП это некий мальтийский гражданин, сами понимаете каким образом перебрался за границу и сейчас

всю эту схему заново выстраивает. Т.е. от перемены мест слагаемых у нас результат никак не меняется.

Я считаю, что единственный способ ввести мораторий, создать правильную структуру и только после этого уже приходиться к мнению нужен нам утильсбор, в каком размере и т.д.

Брекешев. По МЦЗТ мы уже до этого говорили, да было, планировалось объединение. В самом начале своего выступления я говорил, что это постановление правительство поставило на утрату. Поэтому никакого слияния с МЦЗТ не будет. Жасыл Даму остается.

Тлеухан. Господин Примкулов он остался в той же роли он же курирует все

Брекешев. Ахметжан Примкулов, он является моим заместителем, курирующим вопросы экологии.

Тлеухан. Он до этого и курировал все эти вопросы и с его подачи это все случилось. Поэтому вы знаете мы не той козе доверяем, грубо говоря, я извиняюсь, мы той же козе доверяем капусту.

Жаркенов. Да, коллеги, мы заявляем отвод Примкулову, потому что мы с ним уже встречались по поручению прошлого министра. И эти встречи все закончились ничем. Т.е. было заявлено что будет создана рабочая группа по автомобилям и сельхозтехнике, эти рабочие группы не были сделаны. Это было прямое нарушение указания министра. У нас есть видеозаписи, в связи с чем доверия к Примкулову абсолютно нет, просим это тоже зафиксировать.

Брекешев. Пожалуйста, направьте все ваши предложения официально к нам в Министерство и в Министерство индустрии и инфраструктурного развития, что касается коэффициентов и ставок сбора. Что касается работы Жасыл Даму, пожалуйста, если есть какие-то предложения, чтобы это было прозрачно. Мы готовы рассмотреть и вместе отработать все эти вопросы.

Еще раз всех хочу поблагодарить. Направляйте, пожалуйста свои мнения, предложения. До вторника нам желательно сформировать пакет предложений. Я думаю во вторник или в среду в усеченном формате готовы будем встретиться и уже более предметно вопросы по вашим предложениям.