

Казахстан как альтернатива классическим оффшорам

А.С. Воротилов

Журнал Forbes (Казахстан), Алматы

В настоящее время Казахстан, Россия и Беларусь составляют единую таможенную территорию: заработал механизм зачисления и распределения ввозных таможенных пошлин, отменено таможенное оформление товаров, установлен общий таможенный тариф и применяются единые меры нетарифного регулирования. Экономические власти стран-участниц Таможенного Союза (ТС) с оптимизмом обмениваются отчетами о растущих показателях во взаимной торговле, а бизнес-сообщество перестраивает бизнес-процессы и финансовые схемы трансграничных трансфертов. Подтверждая гипотезу о двойственности всех процессов и явлений мироздания ТС усилил конкурентное давление на малый и средний бизнес (МСБ) Казахстана, но благодаря низким налогам привлек внимание компаний-нерезидентов: российские фирмы уходят под казахстанскую юрисдикцию, китайские и японские промышленные корпорации активизировали процесс открытия в республике сборочных производств. Таковы первые итоги отмены внутренних таможенных барьеров стран-участниц ТС. Хотя, в целом, к отмене внутренних таможенных барьеров оказались не готовы ни структуры государственного управления и регулирования, ни бизнес-сообщество, для минимизации транзакционных издержек которого проводилась реформа.

Magic of statistics

ТС существует год. Таможенных постов в рамках его границ, соответственно, нет. По логике: пора пожинать первые плоды интеграции. Официальные власти отрапортовали, что они появились. По данным Комитета таможенного контроля Минфина РК, внешнеторговый оборот Казахстана в январе – июле 2011 г. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года вырос почти на 45 % и составил более \$61 млрд. На долю экспорта пришлось почти \$45 млрд. (рост 51,8 %), на импорт – \$16 млрд. (рост более 28 %), отметили в ведомстве. В свою очередь товарооборот Казахстана со странами Таможенного союза также растет: по сравнению с первым полугодием 2010 г. он увеличился в 2,1 раза до \$9, 4 млрд. и составил почти пятую часть от общего товарооборота Казахстана.

Рост экспорта и импорта между странами ТС – именно то, чего добивались организаторы союза. Однако за словосочетанием «увеличился товарооборот» не всегда

можно увидеть истинное положение вещей. Ведь что такое «товарооборот»? Современный экономический словарь поясняет – объем проданных и купленных товаров в денежном выражении за определенный период времени. Именно в денежном. Поэтому, если говорится о росте товарооборота, не обязательно, что за рассматриваемый промежуток времени было больше продано товаров в количественном выражении, возможно, выросла их стоимость. Обратимся к структуре экспорта Казахстана. В многочисленных официальных докладах по итогам работы ТС говорится о его стремительном росте, однако нет ни одного упоминания о его структуре. За счет чего растет экспорт? Непонятно. Между тем структура казахстанского экспорта остается традиционной (табл. 1).

Таблица 1

Структура экспорта республики Казахстан

	Товарная группа	%
1.	Минеральные продукты	80
2.	Металлы и изделия из них	12
3.	Химия и нефтехимия	4
4.	Прочее	4

Источник: Агентство по статистике (АСР) РК

Более половины экспортных операций Казахстана приходится на Европу – 53%, Китай – 15%, Россию – 10%. Как и раньше, основным потребителем казахстанских углеводородов остается Италия – более четверти от общего объема, Китай, Нидерланды, Австрия. Если национальный экспорт в количественном выражении по основным сырьевым группам увеличился в 2011 г. незначительно, то возникает вопрос, за счет чего отмечается рост? Экспорт Казахстана, по мнению аналитиков, зависит, как обычно, от уровня цен на энергоносители на внешних рынках. По данным Нацбанка РК, индекс экспортных цен за первый квартал 2011 г. составил 43%. Другими словами – выросла цена на нефть и металлы. Говорить о решающем влиянии ТС на этот показатель преждевременно.

Другая картина с казахстанским импортом, половина которого приходится на Россию, 20% на Европу и 12% – на Китай, говорится в отчетах АСР. Здесь индекс импортных цен увеличился всего лишь на 7 %, приводит данные Нацбанк РК, при общем увеличении объема импорта на 28%. Следовательно, товара в Казахстан стали завозить больше, усилив конкурентное давление на местного производителя.

По законам Паркинсона

Интеграция государств в ТС пошла по форсированному сценарию, за которым явно не поспевает подавляющее число бизнесов. Очевидное явление не учитывает официальная

власть. «Создание Таможенного союза и единого экономического пространства шло настолько быстрыми темпами, что не всегда бизнес успевал догонять и понимать те решения, которые на сегодняшний день уже приняты», – сознался премьер-министр Казахстана К.К. Масимов на встрече с председателем правительства РФ В.В. Путиным и премьер-министром Белоруссии М.В. Мясниковичем 12 июля 2011 г.

Настроения представителей казахстанского бизнеса не столь сдержанные. «Для многих казахстанских предпринимателей последствия отмены таможенных постов стали как ушат холодной воды», – прокомментировал предварительные итоги вице-президент Независимой ассоциации предпринимателей (НАП) РК Т.К. Назханов, – Нас убеждали, что передвижение товаров по территории трех стран существенно упростится, на деле получилось наоборот. К нам идут сотни предпринимателей, которые не знают, что делать. У многих застрял товар на границе, кто-то фактически разорен».

Т.К. Назханов приводит пример ситуации, в которую попала предпринимательница, 15 лет возившая мебель из Малайзии в Казахстан. «Все эти годы она платила в общем 15% налогов от стоимости товара. Когда зашла речь о ТС, она стала интересоваться этой темой у таможенников: как новые правила отразятся на нее бизнесе. Ее заверили, что платить она будет столько же, а то и меньше. Не так давно она привезла новую партию мебели, и ей посчитали налоги по новой системе – теперь она должна заплатить 500% от стоимости товара. Груз до сих пор стоит, женщина не знает, что с ним делать, а власти не могут внятно разъяснить ей выход из ситуации».

Де юре документов стало меньше, де факто, в соответствии с законами Паркинсона¹, их число возросло. Например, грузовая таможенная декларация отменена, но вместо нее введена в обращение статистическая карточка. Предприниматели привлекают таможенных брокеров, чтобы они разобрались в данном документе. Возникла проблема с сертификатами. Их нужно готовить и отправителю и получателю груза. Т.е. оба партнера должны готовить сертификаты на один и тот же товар – проходить лаборатории, нести определенные затраты. Или взять детализацию товара: если раньше партию отправляли одним артикулом, то сейчас партии дробятся. В результате подготовка документов затягивается, стоимость оформления возрастает примерно в два раза, что отвлекает финансовые и интеллектуальные ресурсы из производственной сферы в сферу документооборота, стимулируя спрос на неперспективные инновации, снижая конкурентоспособность экономики в целом.

В том, что усложнение процедуры оформления документов сказалось на росте цен, соглашаются с НАП и таможенные брокеры. «Первые итоги работы Таможенного союза

¹ Паркинсон С.Н. Законы Паркинсона: Сборник: Пер. с англ. – М.: Прогресс, 1989.

с точки зрения логистики нельзя оценить однозначно. Да, для частных лиц и наземного транспорта, задействованного на перевозке товаров, на государственных границах стран-участниц сегодня остался лишь пограничный контроль. Но при этом таможенное администрирование товаров из третьих стран стало значительно сложнее. Усложнилось и подорожало даже оформление товаров из самого Таможенного союза для торговли внутри него же. Помимо этого вырос таможенный тариф. Все эти издержки ложатся на стоимость товара для конечного потребителя, что, естественно, привело к росту цен», – говорит председатель Ассоциации таможенных брокеров РК Г.А. Шестаков.

По мнению большинства экспертов МСБ Казахстана находится на грани выживания, и власти необходимо предпринять меры по защите предпринимателей, как, например, она защитила крупный бизнес – местных табачников.

Генеральный директор табачной компании JTI Kazakhstan Луиджи Червезато отметил, что для его компании ТС мало что меняет на рынке: в России и Белоруссии работают самостоятельные подразделения представляемой ими компании. Правда, многое могло бы измениться, если бы прошло предложение российского вице-преьера А.Л. Кудрина. В апреле 2011 г. он выступил за повышение акцизов на табак в Казахстане до уровня российских, отметив, что первые в четыре раза ниже последних. «Россия сейчас опасается, что сигареты и алкогольная продукция Казахстана хлынет к ним, потому что они дешевле, у нас акциз низкий... их товары не будут конкурентоспособными на общем рынке ТС», – объяснила вскоре министр по делам экономической интеграции РК Ж.С. Айтжанова. Но на поводу у РФ идти отказалась: «Мы по налогам будем вести отдельную политику, как в странах ЕС. В налоговой политике у нас будет своя экономическая политика, которая будет ориентирована на наших производителей».

Российские лоббисты также защитили некоторые интересы финансово-промышленных группировок в рамках ТС. Примеров много, одним из наиболее любопытных и мало обсуждаемых стала борьба казахстанских судоходных компаний за право ходить по внутренним водам России под флагом Казахстана.

Напомним, во время рабочих встреч профильных министерств в 2011 г. со стороны Казахстана было озвучено предложение разрешить работу судов, плавающих под флагом РК, на внутренних водных путях РФ (trade in national waters). Однако российская сторона данное предложение не поддержала, сославшись на межправительственное соглашение по которому только для разового перехода судна под флагом РФ по ВВП РФ требуется получение распоряжения премьер-министра и предварительные заключения от 9 федеральных органов. Вместе с тем большое количество флота под флагом РФ работает в водах РК на основании

каботажных разрешений, регулярно выдаваемых Минтрансом РК без усложненной бюрократической волокиты.

«Во-первых, Россия никому вообще не разрешает работу на своих внутренних водных путях, здесь есть политический фактор. Во-вторых, это не выгодно российским судовладельцам. То есть, если я купил танкер в Норвегии, получил в консульстве РК в Санкт-Петербурге право плавания под флагом РК, чтобы пройти до порта Актау самостоятельно по Волго-Балту, мне нужно организовывать дипломатическую почту, получать все согласования и разрешение ПМ РФ, что занимает около трех месяцев, можно и быстрее, но это будет недешевый вариант, – пояснил Айдар Алшанов, директор по развитию брокерской компании «КазСтив», ведущей морские операции в Каспийском регионе, – альтернативно я могу обратиться к какой-нибудь местной буксирной компании, заплатить ей столько-то сотен тысяч долларов и дойти до РК как груз».

Непредсказуемые последствия

Наиболее остро на отмену таможенных границ отреагировал автомобильный рынок Казахстана. Повышение ввозных пошлин создало ажиотаж на пропускных пунктах, кардинально изменив региональный рынок. Сегодня в Казахстане работают либо готовятся к выпуску продукции шесть автопредприятий: два в сегменте легковых автомобилей, два в сегменте коммерческой техники, а также кокшетауский «КамАЗ Инжиниринг» и семейский завод Daewoo Bus Kazakhstan, выпускающий автобусы. Потенциал автопроизводства в стране совсем не иллюзорен и в обозримой перспективе сможет претендовать на одну из ключевых ролей в несырьевом секторе. Весомый тренд ряда последних лет: рост официального авторынка и одновременное увеличение доли продаж собранных в республике и в соседней России автомобилей за счет ввозимых из-за пределов СНГ. В 2010 г. в республике, по данным Ассоциации казахстанского автобизнеса, продано 6793 автомобиля, в 2011 – 17 564. В первом полугодии 2011 г. рост составил 160% по отношению к аналогичному периоду минувшего года. Большую часть продаж составили автомобили российского производства – 40,3 %, собранные казахстанскими производителями – 31,7 %, и около 23 % – это автомобили, импортируемые из дальнего зарубежья.

На долю усть-каменогорского завода «Азия Авто» приходится 87 % отечественного производства легковых автомобилей. При этом первые итоги деятельности в рамках ТС топ-менеджеры компании оценивают невысоко. По словам президента АО «Азия Авто» Е.О. Мандиева, есть тренды, которые недостаточно скрупулезный наблюдатель может принять за эффекты работы ТС. В частности, рост производства и продаж казахстанского автопрома.

«Это результат беспрецедентного расширения модельного ряда и восстановления потребительского спроса», – уверен он.

С момента образования ТС завод запустил в производство 12 новых моделей Chevrolet, KIA и Skoda. При этом режим импорта подержанных автомобилей вплоть до 1 июля 2011 г. по-прежнему оставался предельно либеральным и стимулировал ввоз секонд-хэнда, а отнюдь не спрос на казахстанскую продукцию. С окончанием действия льгот приобретение автомобиля отечественной сборки выглядит привлекательнее, и тогда имеет смысл обсуждать эффект ТС с точки зрения роста продаж продукции отечественного автопрома. Выраженный эффект нового таможенного режима можно будет наблюдать в 2012 г.

В то же время Е.О. Мандиев считает, что реалии ТС изменили инвестиционный климат в отрасли в самом широком смысле. Отечественный автомобильный рынок никогда не приковывал такого внимания потенциальных инвесторов. «Это продиктовано, прежде всего, перспективами внутреннего казахстанского спроса на фоне повышения пошлин. И лишь во вторую очередь инвесторов привлекает шанс экспорта на рынок России. При прежних казахстанских или белорусских пошлинах упразднение границ с Россией технологии и инвестиции бы не привлекло. Важна структура потребления. Ни один производитель не может развиваться на рынке, где 90 % продаж обеспечивается импортом. А наш рынок до недавнего времени выглядел именно так», – подчеркнул президента АО «Азия Авто».

Также одной из реалий ТС собеседник считает снижение перспектив всевозможных «серых» схем на рынке. Например, существует мнение, что сегодня выгодно ввозить автомобили из соседнего Кыргызстана и растаможивать их за незначительную плату под видом авто, ввезенных до окончания действия срока льготного ввоза автомобилей для физических лиц. «Успешные попытки пересечения казахстанской границы в режиме временного ввоза, безусловно, есть. Но за активизацией инициативных граждан Кыргызстана последовала реакция таможенных органов и дорожной полиции. В данном случае Казахстан несет повышенную правовую, политическую ответственность за исполнение нормативной базы ТС перед двумя государствами-партнерами. Так что перспективы махинаций близки к нулю», – пояснил Е.О. Мандиев.

Автодилер Д. Ильяшев, представлявший до июля текущего года американскую сеть аукционов Manheim Export Trader, согласен с невысокими перспективами «серых» схем. По его словам, сегодня посредники предлагают содействие в получении киргизских номеров для автомобилей, которые казахстанцы не успели ввезти до 1 июля. Законодательство дает возможность за небольшую сумму растаможить автомобиль в Киргизии, а затем пользоваться им на территории РК. Благодаря этой схеме в республику снова начался ввоз подержанных праворульных авто, но собеседник уверен – это временное явление.

Альтернатива Кипру

Еще до создания ТС аналитики предрекали массовый исход российских компаний под юрисдикцию Казахстана. Дело в том, что уровень общих налоговых изъятий в Белоруссии составляет в среднем 80,4 % к прибыли, в России – 46,5 %, а в Казахстане – всего 29,6 %. О том, что процесс «юридической миграции» стартовал говорят на разных уровнях и в России и в Казахстане. По данным Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП), с начала года казахстанский налоговый режим предпочло несколько сотен компаний. Данные российской стороны подтверждают цифры Агентства по статистике РК, свидетельствующие об активной регистрации иностранных предприятий на территории республики. Причем за год (2010 – 2011) темп роста регистрации иностранных фирм в Казахстане вышел на докризисный. Прирост – примерно одна тысяча в год. Статистика не выделяет в общей структуре иностранных компаний российские, однако, по данным НАП, число таковых с начала года в Казахстане увеличилось примерно на 500 единиц, достигнув пяти тысяч. Всего же в РК зарегистрировано более 15 000 иностранных фирм и совместных предприятий.

В Казахстан идет разнокалиберный бизнес – от мелких торговых и посреднических компаний до ТНК. Компании из РФ, как правило, регистрируют в Казахстане предприятия для реэкспорта китайского импорта в Россию – фактически это сервисные предприятия. Уже появились сведения, что крупнейшие мировые гиганты стали рассматривать варианты открытия здесь сборочных производств. «По моим данным, японские автомобильные корпорации рассматривает вариант открытия ориентированного на рынок России сборочного производства автомобилей в Казахстане из-за лояльного налогового климата в стране, – комментирует вице-президент банка «Кредит Суисс Казахстан» Г. Токсанбаев. – Более того, я общался с представителями огромного китайского бизнеса – владельцами франшиз самых известных мировых брендов – они хотят открыть в Казахстане производство мебели для российского рынка. Завод будет китайский, сырье российское, налогообложение и производство казахстанские».

В китайских СМИ обсуждается вариант открытия нового Шелкового пути. Востоку интересны в первую очередь рынки Европы, а россияне теперь воспринимают Казахстан, как некий офшор. В 2012 г. следует ожидать увеличения присутствия компаний Китая и России на казахстанской территории.