

[19.02.2003] Проблемы Киргизских энергоносителей: контрабанда, тарифы, акцизы...

...Торговля подпольным топливом вовсю процветает и благоденствует. И бензином вкупе с дизельным материалом можно разжиться без всяких проблем на любой обочине. Все конечные остановки маршруток, горячие торговые точки, столичные базары забиты реализаторами контрабандного розлива. Тут и особый сервис не нужен, купил за 20 сомов пластиковую тару – и торгуй на здоровье. Кроме того, уже и стационарные АЗС начинают мало-помалу переключаться на контрабандное топливо. А на юге республики и в Таласской области легальный ввоз, похоже, совсем иссякает, что означает ни больше ни меньше как прекращение поступлений от налогов в бюджет страны.

Сегодня соотношение объемов производства, импорта и потребления нефтепродуктов субъектами Кыргызстана весьма красноречиво говорит о значительном несоответствии объемов ввезенного и произведенного топлива в сравнении с объемом потребляемого. Если в 2001-2002 годах объем потребления составлял 529,5 тысячи тонн, импорт – 255,2 и 217,0 тысячи тонн соответственно, а производство – 91,3 и 95,0 тысячи тонн, то цифры предполагаемого ресурса в тех же выражениях показывали в эти годы 183,0 и 217,5 тысячи тонн.

И получается, что фактически на территории республики объемы предполагаемого ресурса и контрабандного ввоза соответствуют друг другу. А отсюда неутешительный подсчет прямо свидетельствует о том, что бюджет страны в минувшем году недополучил свыше 538,0 млн. сомов только акцизного налога. Здесь надо заметить, что в этом году из-за нестабильной ситуации на мировых товарных рынках и возможности обострения международной ситуации многие импортеры поспешили завезти дополнительный объем топлива как резерв на случай изменения политического состояния, что, несомненно, сказывается на росте цен и сокращении запасов топлива. Но, несмотря и на это, объем импорта сократился на 38,2 тысячи тонн.

Ассоциация нефтетрейдеров забила тревогу и стала стучаться в двери высших властных эшелонов, дабы изменить акцизную политику на нефтепродуктовом рынке страны, который попал в критическую ситуацию благодаря перекосам с акцизами. Их услышали, и в марте прошлого года специальный представитель Президента по привлечению иностранных инвестиций вице-премьер правительства Д. Оторбаев и председатель Комитета по налогам, таможенным и другим сборам Законодательного собрания Жогорку Кенеша А. Жапаров обратились с аналитической запиской в верхи, где говорили о финансовых результатах, получаемых за счет снижения ставок акцизного налога на бензин и дизельное топливо и введения патентной основы в деятельности автозаправочных станций.

В расчетах приводились данные о том, что ежегодно республика сотни миллионов сомов теряет из-за **контрабанды ГСМ**, что взращивает коррупционеров. Это возымело действие, и весь прошлый год проходили неоднократные встречи руководителей высоких ведомств и министерств, заседания рабочих групп, трудились разного ранга комиссии, где участвовали руководящие работники правительственных, министерских структур, таможенных и налоговых служб, специалисты Ассоциации нефтетрейдеров Кыргызстана, отечественные производители. И практически всеми идея снижения ставок акцизного налога на ГСМ и усиление борьбы с контрабандой была поддержана. Однако до сих пор правительственного решения нет, а разрушение нефтяного рынка непрерывно продолжается.

Как быстрее и оптимальнее найти выход из по-настоящему кризисного положения? Как предотвратить полный обвал на нефтяном рынке страны и оздоровить экономику, увеличив налоговые поступления в бюджет? Нефтетрейдеры и специалисты из производственных структур полагают, что самой целесообразной мерой будет быстрое снижение акцизных ставок на импортируемые бензин и дизтопливо. Предполагается снизить их с 3000 сомов по бензину и 800 сомов по дизтопливу до 1500 и 500 сомов за тонну соответственно. Данный размер ставки взят на примере соседнего Казахстана, где действующий акциз на бензин составляет 5000 тенге (33 доллара США), а на дизельное топливо – 500 тенге (3,3 доллара США). В итоге будет достигнуто равновесие

тарифных ставок с соседями как основными поставщиками топлива.

Дабы обеспечить взимание налогов и иных обязательных платежей в объемах, нужных для своевременного и полного финансирования расходов госбюджета, компания «Мунай Мырза» наряду с другими нефтетрейдерами готова выступить гарантом увеличения объемов импорта бензина на 60 тысяч тонн и дизтоплива на 9,8 тысячи тонн, что составит 36,3% предполагаемого резерва бензина и 18,8% дизельного топлива и полностью перекроет потери, возможные при снижении акцизного налога. Теневой бизнес, а это подтверждает опыт мировой практики, теряет реальную экономическую выгоду при своевременном проведении гибкой акцизной политики и умелом применении административных мер, а это в свою очередь увеличивает прямые и косвенные бюджетные поступления.

Кроме того, снижение акцизных ставок на бензин и дизтопливо сократит отпускные цены в среднем на два сома за один литр бензина, что положительно скажется на снижении себестоимости товаров и услуг. И предполагаемое снижение цен на литр бензина до 10,5 сома, а на дизтопливо – до 8 сомов благоприятно улучшит положение рядовых потребителей, дополнительно будет стимулировать производителей сельхозпродукции в период полевых кампаний, увеличит рабочие места на АЗС, ибо контрабандный захлест нефтерынка вынудил многие автозаправочные станции это число сократить, так как снизилось само количество потребителей на них. А недавний опрос тех, кто пользуется услугами АЗС только в Бишкеке, собрал свыше 12 тысяч подписей высказавшихся за снижение акцизных ставок, которое, кроме названных улучшений, позволит также топливным импортерам расширить сеть собственных филиалов в регионах республики, особенно в Таласской области и на юге страны, что послужит восстановлению нормального функционирования там рынка ГСМ.

Второй блок вопросов в изменении ситуации на рынке ГСМ напрямую связан с предоставлением налоговых льгот субъектам СЭЗ. Сейчас ситуация, складывающаяся в свободных экономических зонах, выглядит таким образом, что значительная часть ввозимого на территорию СЭЗ топлива уходит за пределы зоны и реализуется в столице и Чуйской области без необходимого сбора налогов. Деятельность СЭЗ «Каракол» потворствует и

способствует процветанию контрабанды. Только в прошлом году на ее территорию завезли около 30 тысяч тонн бензина. В зоне зарегистрировано порядка 13 компаний, закупающих ГСМ и реализующих нефтепродукцию на 35 АЗС г. Каракола, а вот автотранспортных средств здесь числится лишь четыре единицы. Несложно подсчитать, что налоговые льготы субъектам СЭЗ «Каракол» могут способствовать тому, что государство недополучит в свой бюджет свыше 160 млн. сомов в год. А тем не менее объем поставок с СЭЗ с каждым годом растет: с 12 тысяч тонн в 2001 году до почти 30 тысяч в 2002 году.

Рекордсменами теневого бизнеса, по данным налоговиков, выступили ОсОО «Арман и К», кои завезли в СЭЗ 11459 тонн топлива, «Гузель МХААД» – 6750 тонн, «Папирус»-3680 тонн, «МСР» – 3240 тонн, «Жакшылык» – 1720 тонн, ТААС – 1220 тонн, и все это в 2002 году. А уже в декабре общими усилиями было доставлено в СЭЗ около 5 тысяч тонн нефтепродуктов. И этими «передовиками» уже заинтересовалась Служба безопасности республики.

При создании СЭЗ были благие намерения, что она поможет улучшить социальную инфраструктуру города, поможет в развитии Каракола, а что оказалось на самом деле? Постоянные перебои с теплом и горячей водой, город утопает в грязи, дороги в плачевном состоянии, ночью Каракол погружается во мрак.

Третий блок кризисной проблемы нефтеринка осложнен тем, что местные производители топлива находятся в неравных конкурентных условиях. Налоговые льготы, к примеру, в течение пяти лет получал только один из шести нефтепроизводителей, а именно «Кыргыз петролеум компани». И за период с 1996 года госбюджет республики недополучил денежных средств на сумму свыше 800 млн. сомов. Эта компания уже изначально была поставлена в выигрышные условия перед другими импортерами топлива, потому что в момент подписания с нею инвестиционного соглашения ставка акциза на бензин составляла 45 долларов США за одну тонну. Вполне понятно, почему сегодня «КПК» не совсем спокойно относится к снижению ставок акциза на топливо.

Фактически свыше 90% сырья сегодня добывается «Кыргызнефтегазом», но на перерабатывающем заводе «КПК» имеет

перед вышеназванным объединением преимущество минимум в 78 долларов США (65 долларов – акцизный налог и 13 – НДС) на тонну, но, если налог снизить до 1500 сомов, это преимущество сократится и откроется реальная возможность для конкуренции с «КПК». Хотя даже при снижении акциза компания остается в выгоде перед иными импортерами топлива, поскольку в ее распоряжении будет находиться сумма пониженного акцизного налога и НДС (около 40 долларов США за тонну, из которых: 33 – акцизный налог и 7 – НДС). Эти средства фактически являются бюджетными и могут быть инвестированы в разработку и освоение месторождений. «КПК» же необходимо настоятельно улучшать качество производимой продукции, сокращать производственные издержки. Сегодня загруженность ее производственных мощностей мала – 20%, катастрофически тает завоеванный рынок, юг почти полностью обеспечивает ферганский завод, продукция же джалал-абадского дорогая.

Только улучшение качества нефтепродуктов «КПК» и установление цены на нее с учетом складывающейся на рынке горюче-смазочных материалов позволит компании повысить ее конкурентоспособность и удовлетворить потребности в ГСМ на юге страны, а заодно и значительно снизить объемы контрабандного ввоза их из Узбекистана. Тем более что одним из условий предоставления налоговых льгот для «Кыргыз петролеум компани» являлась переработка собственного сырья, а за последние три года его объем постоянно падает, зато объемы импортируемого сырья значительно превышают объемы собственного. А это напрямую нарушает заключенное соглашение и совсем не способствует развитию нефтедобывающей и перерабатывающей промышленности Кыргызстана.

Пять лет льгот давались «КПК» для того, чтобы подняться и крепко встать на ноги, завоевать рынок, сделать продукцию конкурентоспособной. Пока все идет иначе, а потому «КПК» держится за 3000 сомов акциза и, потеряв юг, возит нефтепродукты на север страны, что сбивает республиканский рынок, взрывает ситуацию на нем. Компания, призванная на 80% обеспечить нефтепродукцией республику, сегодня делает это лишь на 15%. И инвестиции здесь мало что решили, да и льготы сработали практически вхолостую.

Кризисный характер **нефтепродуктового рынка** в стране необходимо исправлять и изменять, есть немало конкретных и продуктивных предложений в этом плане. Кто тронет нефтелед, растопит его, кто должен подтолкнуть власти к необходимым решениям, куда сегодня с надеждой смотреть нефтетрейдерам и производителям? Опять в сторону Президента?

А.Алланов «ЦентрАзия», 19 февраля 2003