



ҚАЗАҚСТАН ҰЛТТЫҚ БАНКІ

ҚАЗАҚСТАННЫҢ ТӨЛЕМ БАЛАНСЫНДА АВТОМОБИЛЬДЕРДІҢ «СҰР» ИМПОРТЫН БАҒАЛАУ

Төлем балансы департаменті

№2022-9 экономикалық зерттеу

Оспанов Н.К.

Дауренова Ж.Д.

Елизарова О.В.

Ускенбаев А.Б.

Муратов Ж.С.

Қазақстан Республикасы Ұлттық Банкінің (бұдан әрі – Ұлттық Банк) экономикалық зерттеулері мен талдамалық жазбалары ҚРҰБ зерттеулер нәтижесін, сондай-ақ ҚРҰБ қызметкерлерінің басқа ғылыми-зерттеу жұмыстарын таратуға арналған. Экономикалық зерттеулер пікірталастарды ынталандыру үшін таратылады. Құжатта білдірілген пікірлер автордың жеке ұстанымын білдіреді және ҚРҰБ-ның ресми ұстанымына сәйкес келмеуі мүмкін.

2022 жылдың желтоқсаны

Біз ҚРҰБ төрағасының орынбасары А.М. Баймағамбетқа, зерттеуді дайындауда қолдау білдіргеніне, сондай-ақ құнды пікірлері үшін алғысымызды білдіреміз. Сондай-ақ, «Мемлекеттік кредиттік бюро» АҚ талдаушыларына және жеке Л.А. Әнуарбековаға және А. Жеңбербаева, жемісті бірлескен жұмысына, жәнеде талдау үшін қажетті сақтандырылған көліктер бойынша өңделген мәліметтер алу мүмкіндігі үшін алғысымызды білдіреміз.

Қазақстанның төлем балансында автомобильдердің «сұр» импортын бағалау

Зерттеушілер тобы: Оспанов Н.К.¹, Дауренова Ж.Д.², Елизарова О.В.³,
Ускенбаев А.Б.⁴, Муратов Ж.С.⁵

Аннотация

ҚРҰБ төлем балансының жекелеген көрсеткіштерінің әдістемелік бағалауларын нақтылауна бағытталған зерттеулер циклін жалғастыруда.

Зерттеуде резидент жеке тұлғалардың ЕАЭО елдерінің шетелдік тіркеу нөмірді автокөліктердің импортын бағалау келтірілген.

Негізгі сөздер: ЕАЭО-дан автокөліктердің импорты, тіркелмеген импортты бағалау, Бірыңғай сақтандыру базасы.

¹ Оспанов Нурлан Кыдырбекович – Қазақстан Республикасы Ұлттық Банкінің төлем балансы департаментінің төлем балансының бөлімінің басшысы

Email: Ospanov.N@nationalbank.kz

² Дауренова Жансая Дауреновна – Қазақстан Республикасы Ұлттық Банкінің төлем баланс департаментінің сыртқы секторы бөлімінің жетекші маманы

E-mail: Zhansaya.Daurenova@nationalbank.kz

³ Елизарова Оксана Владимировна – Қазақстан Республикасы Ұлттық Банкінің төлем балансы департаментінің төлем балансының бөлімінің басшысының орынбасары

Email: ELIZAROVA@nationalbank.kz

⁴ Ускенбаев Азат Бекболатович – Қазақстан Республикасы Ұлттық Банкінің төлем балансы департаментінің директоры

Email: Azat.Uskenbayev@nationalbank.kz

⁵ Муратов Жасулан Сабыралиевич – Қазақстан Республикасы Ұлттық Банкінің төлем балансы департаментінің директорының орынбасары

Email: Zhassulan.M@nationalbank.kz

1. ЕАЭО ЕЛДЕРІНЕН ҚАЗАҚСТАНДЫҚ ЖЕКЕ ТҮЛҒАЛАРДЫҢ АВТОМОБИЛЬДЕРДІ ӘКЕЛУІНІҢ НЕГІЗГІ АСПЕКТІЛЕРІ

Соңғы жылдары қазақстандықтар Қазақстан аумағында шетелдік нөмірлері бар машиналармен (*бұдан әрі - МТНБ*⁶) көбейді. Бұл ретте аталған импорт ЕАЭО елдерінен де, үшінші елдерден де жүзеге асырылды.

Автомобильдерді әкелу жеке тұлғалар немесе жеке шекара маңындағы сауда аландары (*сұр дилерлер*) жүзеге асырады және олар көлік құралдарын әкелуді жеке тұлғаларға ресми ресімдеу мүмкіндігіне ие. ЕАЭО елдерімен халықаралық сауда бойынша статистиканы жинау ерекшеліктеріне байланысты жеке тұлғалардың жеке пайдалану үшін автомобильдерді әкелуі осы елдерден импорттың ресми статистикасында ескерілмейді.

Сонымен қатар, соңғы жылдары сенімхат бойынша көлік құралдарын (*КҚ*)⁷ сатып алу тәжірибесі кеңінен таралды, онда меншік құқығы әлі де шетелдік азаматқа тиесілі. Осылайша, іс жүзінде жүргізілген сатып алу-сату операциясына және шетелдік сатушыға төленген ақшалай қаражатқа қарамастан, де-юре меншік құқығы Қазақстан Республикасының азаматтарына ауыспайды.

Елдің **төлем балансын** есепке алу тұрғысынан бұл операциялар импорт болып табылады. Өз кезегінде, жеке тұлғаларға статистикалық есеп беру мүмкіндігінің болмауы, сондай-ақ шетелдік КҚ-ын сатып алудың бейресми тәсілі (*яғни меншік құқығының ресми ауысуынсыз*) КҚ-ын Қазақстан Республикасына әкелу халықаралық сауданың ресми статистикасында көрсетілмеуіне әкеледі. Осылайша, аталған операциялар **«сұр» немесе көлеңкелі импорт** ретінде жіктеледі және төлем балансының статистикасында есептелуі керек.

Қолданыстағы заңнамаға сәйкес⁸, шетелдік МТНБ бар КҚ-ы Қазақстан аумағына **бір жылға** дейін әкелінуі және **халықаралық қозғалыста** деп есептелуі мүмкін. Кейіннен, аталған КҚ-ы деректерін Қазақстаннан кемінде 30 тәулік мерзімге әкету қажет, содан кейін КО-ны қайта әкелуге болады.

Осылайша, шетелдік МТНБ бар КҚ-ы Қазақстанда тұрақты негізде елден бір айға мерзімді түрде кете алады. КҚ-ның «сұр» импорты негізінен кедендік шекарасы жоқ ЕАЭО елдерінен, сондай-ақ Грузия мен Әзірбайжан сияқты ЕАЭО-дан тыс елдерден жүзеге асырылады.

ЕАЭО-дан тыс елдерден келетін импортты **декларациялаануға** жатады. Үшінші елдерден уақытша әкелінген КҚ-ы шетелдік тауарлар болып табылады және кедендік бақылауда болады. Осылайша, КҚ-ды үшінші елдерден Қазақстан аумағында бір жыл ішінде болу мүмкіндігі туралы шарт мемлекеттік кірістер органдары бақылайды. Үшінші елдердің МТНБ-дан КҚ-ын сатып алуды жүзеге асырған қазақстандықтардың екі мүмкіндігі болуы ықтимал: бір жыл өткеннен кейін КҚ-ын Қазақстан Республикасынан шығару не қазақстандық МТНБ алу. Бірінші жағдайда төлем балансына әсер ету бейтарап болады, өйткені әкелінген КҚ (*импорттық операциялар*) біраз уақыттан кейін елден шығарылады (*экспорттық*

⁶ Мемлекеттік тіркеу нөмірлік белгісі

⁷ <https://kapital.kz/gosudarstvo/100161/mvd-ob-avto-s-rossiyskimi-nomerami-nuzhno-zaregistrirovat.html>

⁸ "Жол қозғалысы туралы" ҚР Заңының **65-бабы** "Көлік құралдарын Қазақстан Республикасының аумағы бойынша халықаралық қозғалысқа қатысуға жіберу"

операцияларды теңестіру). Екіншіден, кедендік тазартудан өткен автомобильдер Мемлекеттік кірістер органдарының (бұдан әрі – МКО) сыртқы саудасының ресми статистикасына енгізілетін болады.

Қосарлы есепке алуды болдырмау мақсатында зерттеуде ЕАЭО-дан тыс **үшінші елдердің**, оның ішінде Грузия мен Әзірбайжанның МТНБ бар автомобильдері есепке алынбаған.

ЕАЭО елдерінен әкелу. Экономикалық одақтың ішкі нарығында кедендік шекаралар болмауы жағдайында, КҚ-ы деректері жеке пайдалануға арналған тауар болып табылғандықтан⁹, автомобильдердің "сұр" импортын әкелу күнін қадағалау қиынға соғады. Аталған себеп бойынша Қазақстан Республикасының Ұлттық статистика бюросында тиісті статистика жоқ.

Мысалы, Ресей МТНБ-мен КҚ-ы бейресми түрде әкелу үшін Қазақстан азаматының қолында **үш құжат** болуы жеткілікті: 1) қолданыстағы сақтандыру полисі (*жүргізушілердің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін сақтандыру туралы*), 2) техникалық байқаудан өту туралы қолданыстағы куәлік, 3) Ресейде шекарадан өту құқығымен ресімделген автокөлікті пайдалануға иесінің сенімхаты. Барлық үш құжат бойынша автокөлікті бір жылдан аспайтын уақытта пайдалану қажеттілігін **бақылау қиын**. Осылайша, сенімхат ұзақ мерзімді мерзімге жазылуы мүмкін, сақтандыру полисі жыл сайын ұзартылуы мүмкін, ал КО-ны әкелудің нақты күні болмағандықтан Қазақстандық жүргізушілер ұсынған ресейлік техникалық байқау туралы куәліктердің түпнұсқалығын тексеру қиынға соғады.

Авторлар жүргізген сауалнама ресейлік грн-мен бірге КҚ-ның 100 кездейсоқ иелері (сайтта хабарландырулар орналастырған www.kolesa.kz) автомобильдер ҚР аумағында орта есеппен 1 жылдан 3 жылға дейін пайдаланылғанын және РФ аумағына әкетілмегенін куәландырады. Бірқатар сауалнамаға қатысқандар Ресей Федерациясына көлік құралын әкетпей-АҚ интернет арқылы жаңартылған техникалық тексеру куәліктерін кейбір ресейлік компаниялардан сатып алу мүмкіндігі бар екенін хабарлады (жаңа құжаттар электрондық поштаға немесе сатып алушының мессенджерлеріне жіберіледі).

Техникалық байқау болмаған жағдайда айыппұлдың шамасы шамалы: ҚР ӘҚБтК-нің¹⁰ 590-бабына сәйкес айыппұл 5 АЕК (15 315 теңге), бір жыл ішінде қайталап бұзылған жағдайда – 20 АЕК (61 260 теңге) құрайды.

Осылайша, ЕАЭО елдерінің МТНБ-дан Көлік құралдарын **әкелу күнін** әкімшілендіру мүмкіндігінің болмауына байланысты Қазақстандық азаматтарға заңнамалық шектеулерді айналып өту арналары және мұндай автомобильдерді пайдалану үшін шексіз уақыт мүмкіндігі болған.

Соңғы 10 жылда Қазақстанда ЕАЭО елдерінен, бірінші кезекте ресейден жеке тұлғалардың автомобильдерді жаппай әкелуінің екі толқыны байқалғаны белгілі.

Бірінші толқын теңге бағамының рубльге айтарлықтай нығаюына байланысты 2014-2015 жылдары атап өтілді. Сол кезде әкелінген автомобильдер, әдетте, қазақстандық есепке тұрды (қазақстандық МТНБ-і алынды), өйткені

⁹ "Қазақстан Республикасындағы кедендік реттеу туралы" Қазақстан Республикасы Кодексінің **347-бабы**, сондай-ақ "жеке пайдалануға арналған тауарлармен байланысты жекелеген мәселелер туралы" ЕЭК Кеңесінің 20.12.2017 № 107 шешімі (<https://www.altai.ru/tamdoc/17sr0107/#pril6>).

¹⁰ Қазақстан Республикасының Әкімшілік құқық бұзушылық туралы Кодексі

бастапқы қойылым қосымша шығындарға әкеп соқпады – кәдеге жарату алымы болмады, көлік құралдарын бастапқы тіркегені үшін алымдар деңгейі төмен болды.

2016 жылы ҚРҰБ Қазақстан Республикасы **Ішкі істер министрлігінің Ресейден импортталған автомобильдерді бастапқы тіркеу және МКК** деректері бойынша орташа жылдық бағасы туралы мәліметтер базасында бірінші толқынның "сұр" әкелінуін бағалау жүргізілді. Сыртқы сауданың ресми статистикасы бойынша автомобильдерді әкелудің шыңы 2014 жылдың ортасында (*маусым-шілде*) болса, ал бастапқы тіркеу бойынша автомобильдер санының ең жоғары мәні 2015 жылдың ақпанына келеді (*1-кесте*). Бұл ретте 2015 жылғы ақпанға дейін ресми импортталған КО санымен салыстырғанда автомобильдерді бастапқы тіркеудің сандық көрсеткішінің күрт өсуін тек ресми импорт пен автомобильдерді бастапқы тіркеу арасындағы кідіріспен ғана түсіндіруге болмайды. Көрсетілген айырмашылық **70,3 мың** машинаны құраған жеке тұлғалардың автомобильдерді тіркелмеген әкелуінің болуын болжауға мүмкіндік береді. Бірінші толқынның "сұр" импортын бағалау қорытындысы бойынша 2015 жылғы Төлем балансы **\$942,2 млн**-ға (*бір КҚ-ы үшін орташа бағасы \$13,4 мың*) есептелді.

Кесте 1. Ресей Федерациясынан ҚР-ға жеңіл көлік құралдарын әкелу және тіркеу туралы мәліметтер



Соңғы уақытқа дейін жалғасқан **екінші толқын** шетелдік МТНБ-і негізінен ресейлік КО-да автомобильдерді пайдаланумен сипатталады (*қазақстандық есепке қойылмаған*). Әкелудің екінші толқыны 2016 жылы Қазақстан Республикасында кәдеге жарату алымын енгізу аясында орын алды.

2018 жылдың мамыр айынан бастап КО - ның мұндай импорты автомобильдерді бастапқы тіркегені үшін **алымдар өскеннен кейін жаппай сипатқа ие болды** (*шектегі мәндер 0,25 АЕК-тен 250 АЕК-ке дейін немесе 601 теңгеден өсті. 601 250тг дейін.*). Бағалау кезінде (*2022 ж. қыркүйегінде*) тіркеу кезінде **жалпы төлемдер** әр түрлі болды **477 795 – 4 452 000тг**. КҚ-і жасына және қозғалтқыш көлеміне байланысты (*АЕК 2022 жылы-3180тг.*).

Осылайша, 2018 жылдың ортасынан бастап Қазақстанда арзан автомобильдерді және/немесе 2 жастан асқан автомобильдерді есепке қою үшін алымдар ЕАЭО елдерінде автомобиль сатып алу құнынан асып түсті.

2. ӘДІСТЕМЕЛІК АСПЕКТІЛЕР ЖӘНЕ ЕСЕПТЕУ

Автокөлік импорты бойынша "сұр" импорттың мөлшерін анықтау үшін екі айнымалыны бағалау қажет болды: импортқа қатысты әкелінген автомобильдердің саны және импорт сәтіндегі әрқайсысының құны. Төменде біз әр айнымалы үшін әдістемені ашамыз.

I. әкелінген автомобильдер саны.

Жоғарыда айтылғандай, Қазақстан Республикасының аумағында автокөлік құралдарын пайдалану үшін *(автомобиль транзитпен өтсе де)* қолданыстағы заңнамаға сәйкес сақтандыру полистері ресімделуі тиіс.

Қазақстан Республикасының Бірыңғай сақтандыру деректер базасының (БҚБЖ) деректеріне сәйкес 2015 жылғы қаңтардан 2022 жылғы шілдеге дейінгі кезеңде елдің сақтандыру жүйесінде жақын шет елдердің нөмірлері бар **1,6 млн. жеңіл автомобиль тіркелген** (VIN-кодтар бойынша бірегей саны, 2-кесте).

Кесте 2. Сақтанушылар бөлінісінде ЕАЭО елдерінен нөмірлері бар автомобильдерді сақтандыру динамикасы (бірегей автомобильдер саны)



КҚ-нің көрсетілген саны есепке алынбаған импортты қамтиды, оны бағалау қажет, **транзиттік** машиналар немесе туристік және жеке мақсаттар үшін **қысқа мерзімде кірген** КҚ-і, сондай-ақ кейіннен қазақстандық нөмірлерге қайта тіркелген машиналар. Аталған саннан 24,8 мың автомобиль кейіннен қазақстандық МТНБ алды, олардың негізгі үлесі 2015 жылға тиесілі, тиісінше автомобильдерді әкелудің бірінші толқынын бағалау кезінде ескерілген болатын. Бұл фактілер Қазақстанда пайдаланылатын және **қазақстандық нөмірлерді алмаған** немесе қосалқы бөлшектерге әкелінген шетелдік МТЗ, атап айтқанда ресейлік, қырғыз және армян нөмірлері бар автомобильдерге назар аудару қажеттігін растайды.

Төлем балансының Импорт бабын шамадан тыс қайта бағалауды болдырмау үшін есепке алынбаған импорттың параметрлерін анықтау кезінде авторлар "импортты жеткіліксіз есепке алу қайта есепке алудан гөрі қате емес" қағидаты бойынша консервативті тәсілді ұстанды.

Төлем балансының импорт бабын шамадан тыс қайта бағалауды болдырмау үшін есепке алынбаған импорттың параметрлерін анықтау кезінде

авторлар "импортты жеткіліксіз есепке алу қайта есепке алудан гөрі қате емес" қағидаты бойынша **консервативті тәсілді** ұстанды.

Деректер **1 миллионға** жуық машинаны шетелдіктер (*немесе жалпы санының 65%*), **558 мың** машинаны қазақстандықтар сақтандырғанын көрсетеді.

Импорт бойынша есепке алынатын автомобильдердің іріктемесін қалыптастыру үшін мынадай белгілер қолданылды:

1 кейс. Қазақстандықтар әкелген, кейіннен шетелдік нөмірін өзгертпестен кемінде бір рет қайта сақтандырылған (*полистерді кемінде екі рет ресімдеген*) автомобильдер – мұндай автомобильдердің импорты **355 мың** болып саналады.

2 кейс. Бастапқыда **шетелдіктер** сақтандырған және сақтандыру полистерін ресімдеуді жалғастыратын автомобильдердің бір бөлігі транзит, бір бөлігі импорт болып табылады. **Екінші рет жарты жылдан** астам мерзімге (**52 мың**) қайта сақтандырылған және шетелдік нөмірін өзгертпей (**19 мың**) басқа сақтанушылар ұзақ мерзімге қайта сақтандырған автомобильдер **импорт болып** табылады деген болжам бар. Мұндай тұжырым ХВҚ-ның¹¹ төлем балансын жасау әдістемесімен де негізделген, ол шетелдік азаматты, егер ол елде 1 жылдан астам уақыт болса, ПБ құрастырушы елдің резиденті ретінде жіктейді. Мұндай адамның экономикалық қызығушылық орталығы болу елінде болады деп болжануда.

3 кейс. 168 мың КҚ-ы Қазақстан Республикасының резиденттері бақылаудың барлық уақытында бір рет сақтандырған. Бұл санат ішінара импорт, ішінара әлеуетті транзит болып табылады, онда сақтандыру полисі алдыңғы резидентке ресімделуі мүмкін. Бұл ретте, еліміздің қолданыстағы заңнамасында заңды және экономикалық, бөгде тұлғаларға саясатты ресімдеуді ынталандыратын төрелік жоқ. Сонымен қатар, резидент полстерге арналған саясатты ресімдеу де қолжетімді қызмет болып табылады. Сонымен қатар, неғұрлым консервативті тәсіл мақсатында **107 мың** осы санаттағы **сақтандыру мерзімі 180 күннен асатын машиналар** импорт ретінде іріктемеге енгізілді. КО-ның бұл санаты әртүрлі себептермен жолдарда пайдаланылмайды деп болжануда, мысалы, тозу/ЖКО салдарынан істен шығу, қосалқы бөлшектерге, оның ішінде оң рульді автокөлікке талдау мақсатында автомобиль әкелу.

Айта кетейік, шетелдіктер бір рет сақтандырған КО (*таза транзит*) саны 632 мыңды құрайды, бұл санат "сұр" импорт көлемінің **есебіне енгізілмеген**.

Осылайша, "сұр" импорттың үлгісі **533 мың автомобильден** құралған, ал алға қойылған параметрлерге сәйкес келмейтін қалған машиналар (шамамен 1,0 млн.) **транзиттік** немесе Қазақстан Республикасына жеке мақсаттар бойынша қысқа мерзімді кірген болып есептеледі.

¹¹ ХВҚ. Төлем балансы және халықаралық инвестициялық позиция бойынша басшылық (ТББ6)

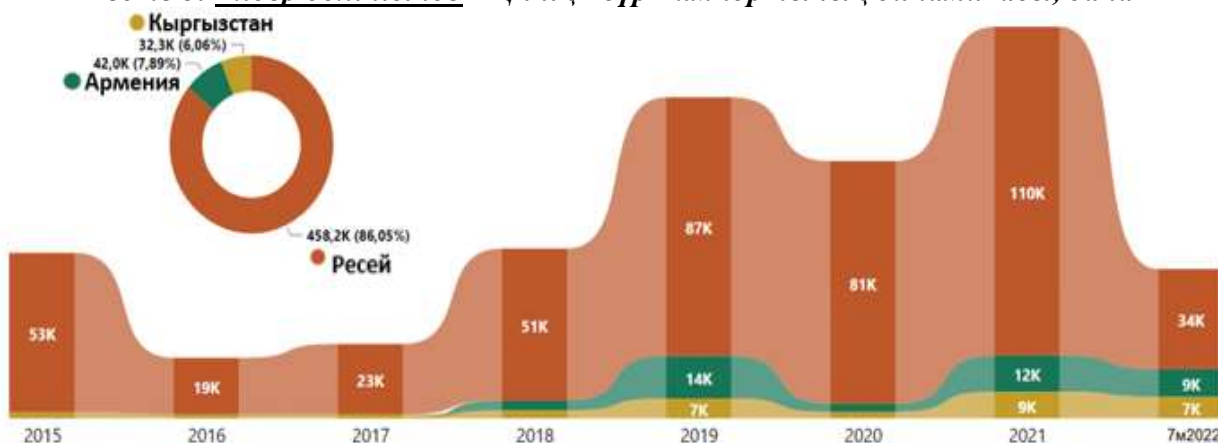
Кесте 3. Автокөлік үлгілерін қарастырылған жағдайларға бөлу



Кесте 4. Жеңіл автомобильдердің "сұр" импортының динамикасы, дана



Кесте 5. Елдер бөлінісінде КҚ-інің "сұр" импортының динамикасы, дана

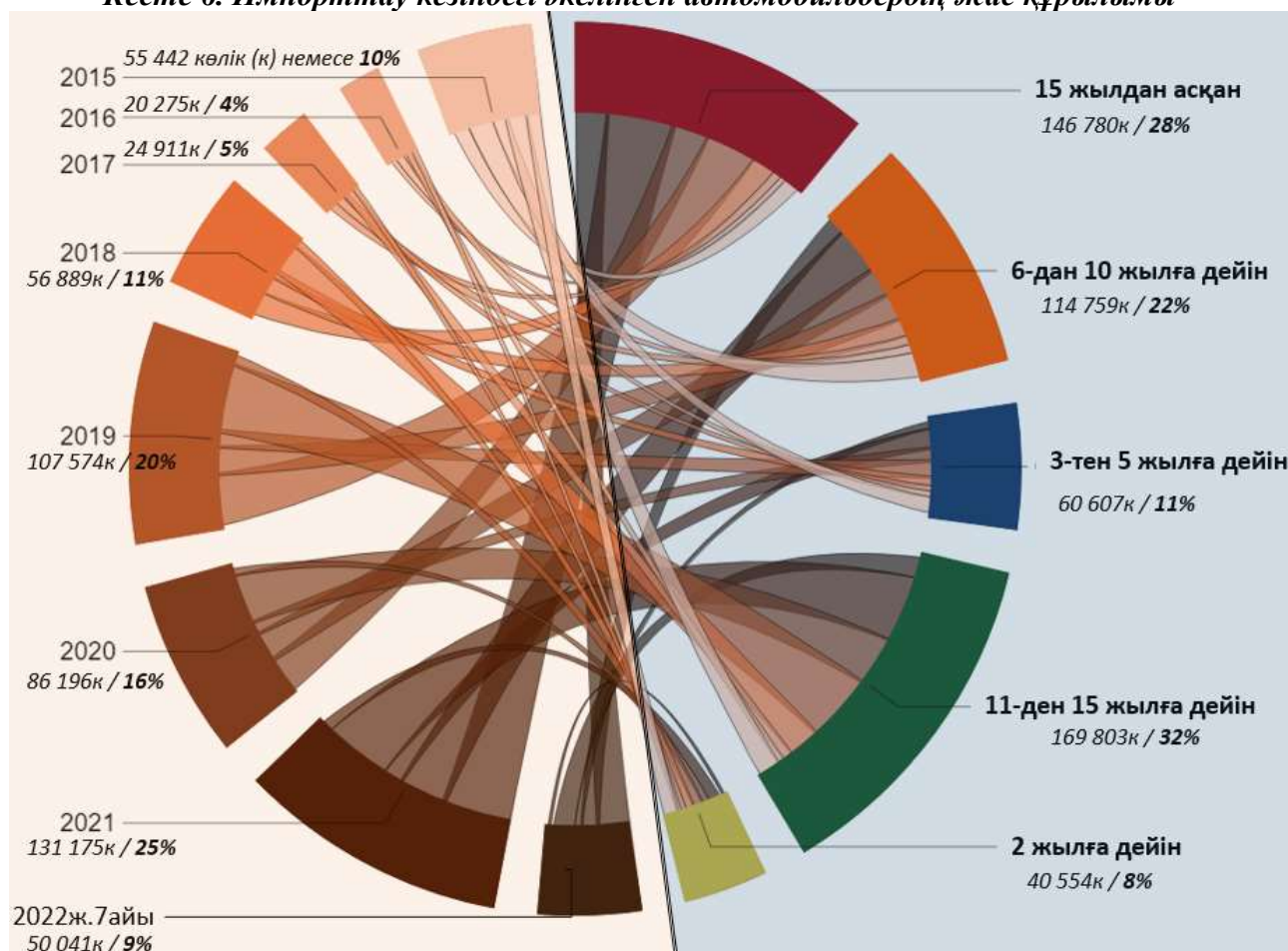


Зерттеушілер үлгіге енгізілген **әрбір көліктің импорт кезіндегі жасын** "**импорт жылы – шығарылған жылы**" формуласы бойынша есептеді.

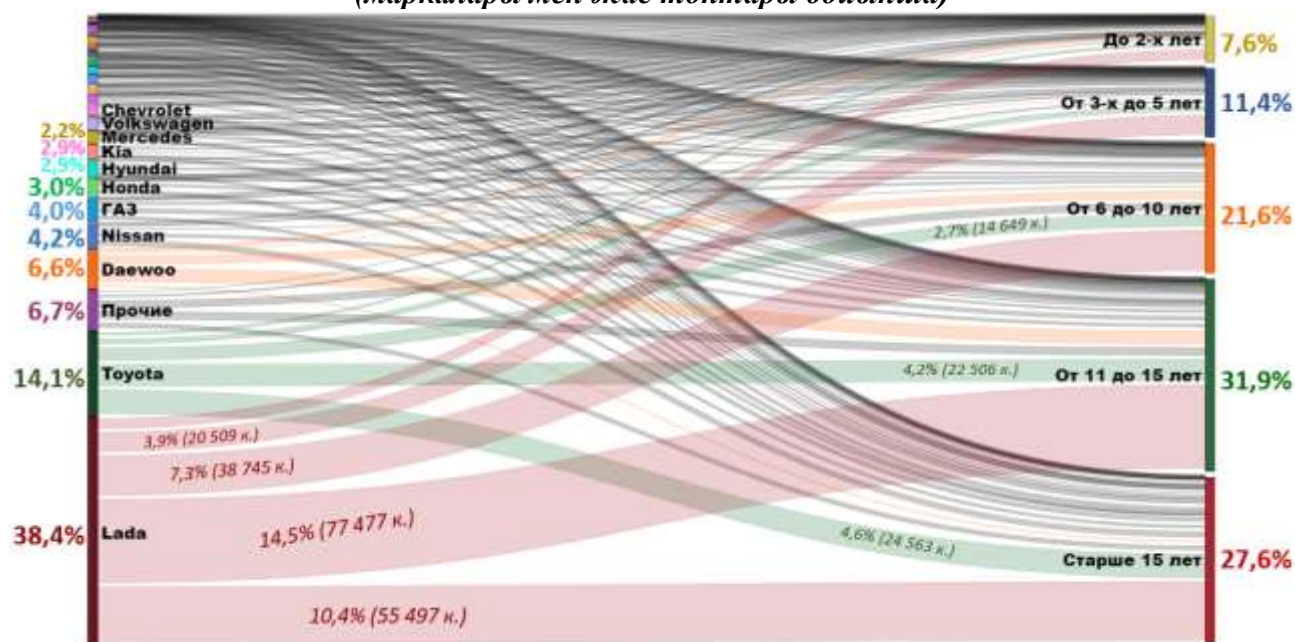
Автокөлік туралы деректерді БҚБЖ жүйесіне алғашқы енгізу оның **импортталған кезеңімен сәйкес келеді** деп есепке алынды.

Әкелінген автомобильдердің жасын талдау көрсеткендей, Қазақстан аумағына негізінен **ескі машиналар әкелінген**: импорттау кезінде автомобильдердің **28%-ы** 15 жастан асқан, тағы **үштен бірі** 11 жастан 15 жасқа дейінгі. Жаңа машиналардың үлесі (2 жасқа дейін) **8%-дан** аспады.

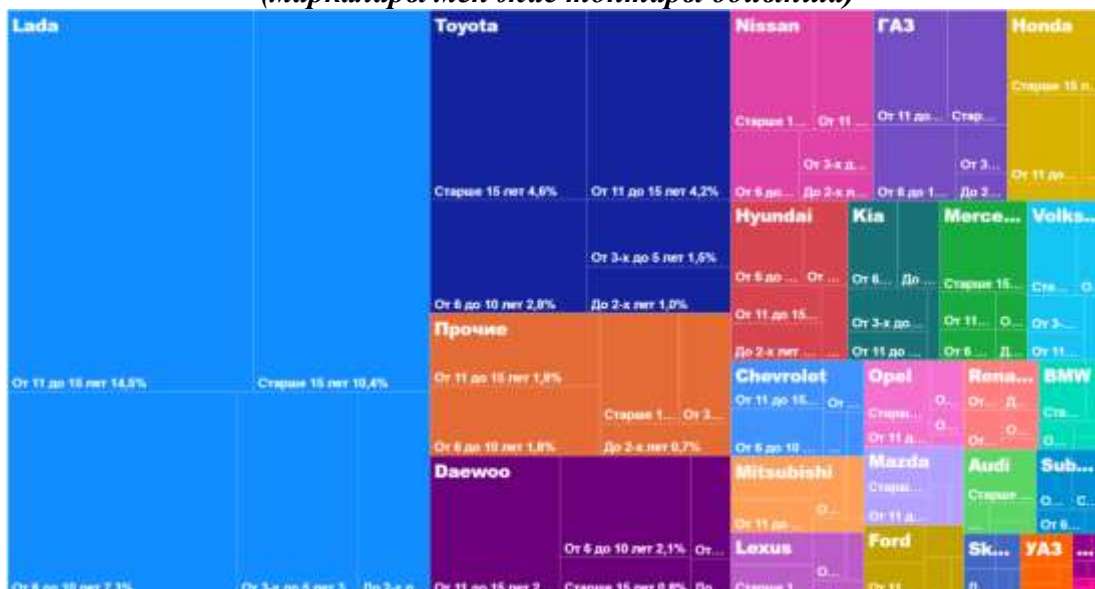
Кесте 6. Импорттау кезіндегі әкелінген автомобильдердің жас құрылымы



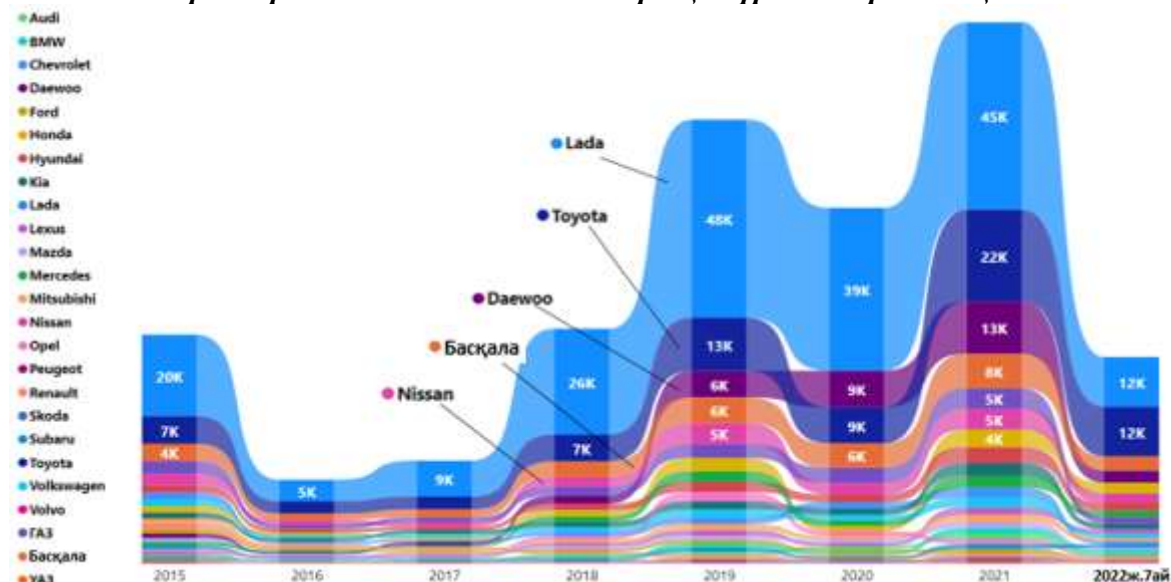
Кесте 7 (А) импорттау кезіндегі автомобильдердің "сұр" импортының құрылымы (маркалары мен жас топтары бойынша)



7-кесте (Б) импорттау кезіндегі автомобильдердің "сұр" импортының құрылымы (маркалары мен жас топтары бойынша)



Кесте 8. Маркалар бойынша автомобильдердің "сұр" импортының динамикасы



Романтикадағы ақшаны жалға алу – 38,4%, Toyota – 14,1%, Dawood – 6,6%, Nissan – 4,0%, Honda – 3,0%, Нумуна – 2,9%, Kia – 2,3%, Mercedes – 2,2%.

II. Автокөлік бағасын есептеу

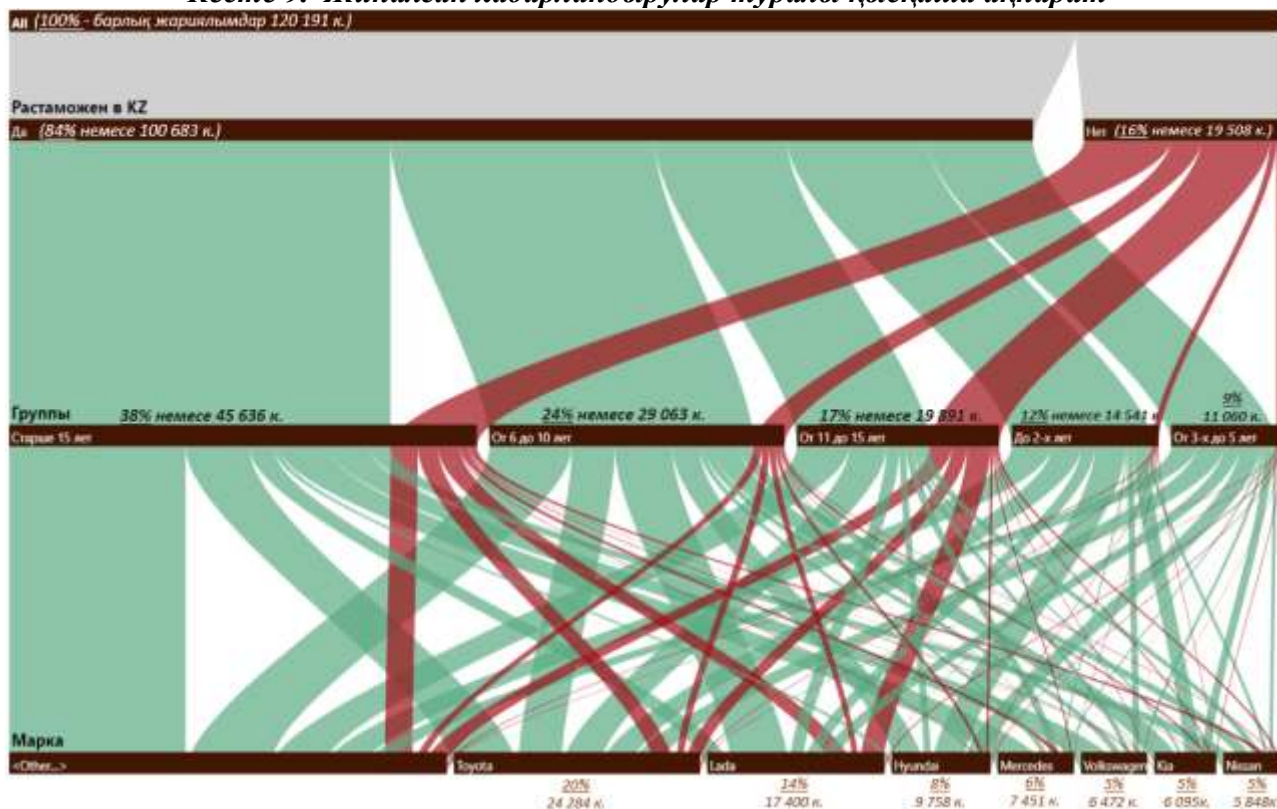
Өздеріңіз білетіндей, Қазақстанда қайталама автомобиль нарығы айтарлықтай бәсекеге қабілетті. Ашық автокөлік жарнамалық сайттарының болуы кез-келген автомобильдің нарықтық құнын бағалауға мүмкіндік береді. Сонымен қатар, автомобильдің құнын айқындайтын негізгі параметрлер оның маркасы, автомобильдің жасы болып табылады, сондай-ақ біздің еліміздің жағдайында қазақстандық есептің болуы қосымша параметр болып табылады (ел арасында "кеденде тазартылғын немесе тазартылмаған" дейді).

Әкелінген автомобильдердің нарықтық бағаларын анықтау үшін ашық хабарландыру сайттарынан **парсинг**¹² әдісі арқылы **120,2 мың** хабарландыру жиналды (20.08.2022ж. жағдай бойынша).

Жарнамалар автомобильдердің маркалары мен жасына қарай топтастырылды, содан кейін бағалардың орташа арифметикалық мәндері және олардың медианалары есептелді:

- барлық хабарландырулар бойынша;
- кедендік тазарылған КҚ бойынша (*қазақстандық МТНБ-і КҚ-ы туралы хабарландырулар*);
- кедендік тазарылмаған КҚ бойынша (*шетелдік МТНБ-дегі КҚ-ы, сондай-ақ сатуға "сұр" дилерлер әкелген жаңа КО*) бойынша шарт;
- сатып алушылардың маржасын ескере отырып, кеденсіз КҚ-ы бойынша жариялымдар (*ашық көздерден алынған материалдар негізінде: "Лада" маркасы үшін - 20%, қалған маркалар 10%*).

Кесте 9. Жиналған хабарландырулар туралы қысқаша ақпарат



Құн бағаларын есептеу, автомобильдердің **ағымдағы долларлық құны** (20.08.2022ж. жағдай бойынша) жасына және маркасына сәйкес, **автомобильдердің АҚШ долларындағы құнына сәйкес келеді** деген болжамға негізделген импорт сәті (*сонымен қатар маркасы мен жасы бойынша*).

Ең жоғары орташа бағалар кедендік автомобильдер бойынша алынды, **консервативті** – кеденсіз машиналар бағасының медианасы (*негізінен шетелдік МТНБ-дағы автомобильдер*) сатып алушылардың маржасын ескере отырып (1-кестеде **қызылт** сары түспен көрсетілген).

¹² Python бағдарламалық алгоритмдері негізінде веб-сайттардан деректерді жинау

Екінші толқынды импортталатын автомобильдердің орташа жылдық бағасының төмендеуінің тұрақты серпіні байқалады. Мәселен, автомобильдердің медианалық бағасы (бүкіл үлгі бойынша) 2015 жылы \$13,1 мыңнан 2021 жылы \$8,6 мыңға дейін төмендеді (1-кесте). Бұл үрдіс екінші толқынның алғашқы жылдарында негізінен еуропалық және азиялық брендтердің жаңа автомобильдері әкелінгендігімен байланысты. Кейінгі жылдары Ресей автоөнеркәсібінің ескі және арзан машиналары әкелінді.

**Кесте 1. Машиналардың орташа және орташа бағасы
сайт хабарландыруларынан Kolesa.kz, доллар. АҚШ**

Импорт жылы	Барлық хабарландырулар		Кедендік тазартылған КҚ-ы		Кедендік тазартылмаған КҚ-ы		Кедендік тазартылмаған КҚ-ы
	Орташа	Медиана	Орташа	Медиана	Орташа	Медиана	
2015	18 791	15 993	19 277	16 426	16 924	14 640	13 057
2016	19 072	16 285	19 665	16 815	16 117	14 007	12 502
2017	18 420	15 774	19 113	16 365	14 809	12 917	11 524
2018	17 498	15 026	18 242	15 671	14 022	12 266	10 937
2019	15 990	13 841	16 785	14 591	12 715	11 209	9 984
2020	13 794	12 021	14 579	12 781	10 865	9 622	8 543
2021	13 969	12 196	14 742	12 896	10 937	9 692	8 615
2022ж. 7 айы	14 717	12 877	15 517	13 612	11 557	10 188	9 084
Барлық кезеңдер үшін	16 531	14 252	17 240	14 895	13 493	11 818	10 531
Орташа және медианамен айырмашылық	2 280		2 345		1 675		

"Кедендік тазартылғын/тазартылмаған" белгісі бойынша орташа бағалардың ең көп таралуы Lada маркасында (хабарландырулар саны бойынша ірі бағалардың арасында) байқалады.

Year	Ия	Жоқ	Total	Year	Average of price (USD)	Count of brand
2007	2 841,78	1 890,99	2 205,56	2007	2 205,56	937
2008	3 150,64	2 144,93	2 347,92	2008	2 347,92	763
2009	3 236,68	2 367,37	2 584,70	2009	2 584,70	344
2010	3 726,06	2 502,10	2 948,42	2010	2 948,42	628
2011	4 096,51	2 775,32	3 512,91	2011	3 512,91	858
2012	4 554,91	3 294,54	4 358,24	2012	4 358,24	1615
2013	5 277,41	4 176,09	5 200,93	2013	5 200,93	2160
2014	6 696,39	3 622,63	6 532,26	2014	6 532,26	1648
2015	7 435,05	5 796,99	7 332,98	2015	7 332,98	674
2016	7 326,98	6 520,53	7 055,85	2016	7 055,85	116
2017	9 218,82	6 552,68	8 849,18	2017	8 849,18	339
2018	10 715,61	7 151,60	10 339,57	2018	10 339,57	635
2019	11 474,54	7 975,48	11 245,25	2019	11 245,25	763
2020	12 648,71	9 201,14	12 508,90	2020	12 508,90	937
2021	15 902,22	10 533,51	15 679,14	2021	15 679,14	361
2022	15 704,50	10 031,21	15 596,44	2022	15 596,44	105
Total	7 375,63	2 984,88	6 332,05	Total	6 332,05	12883

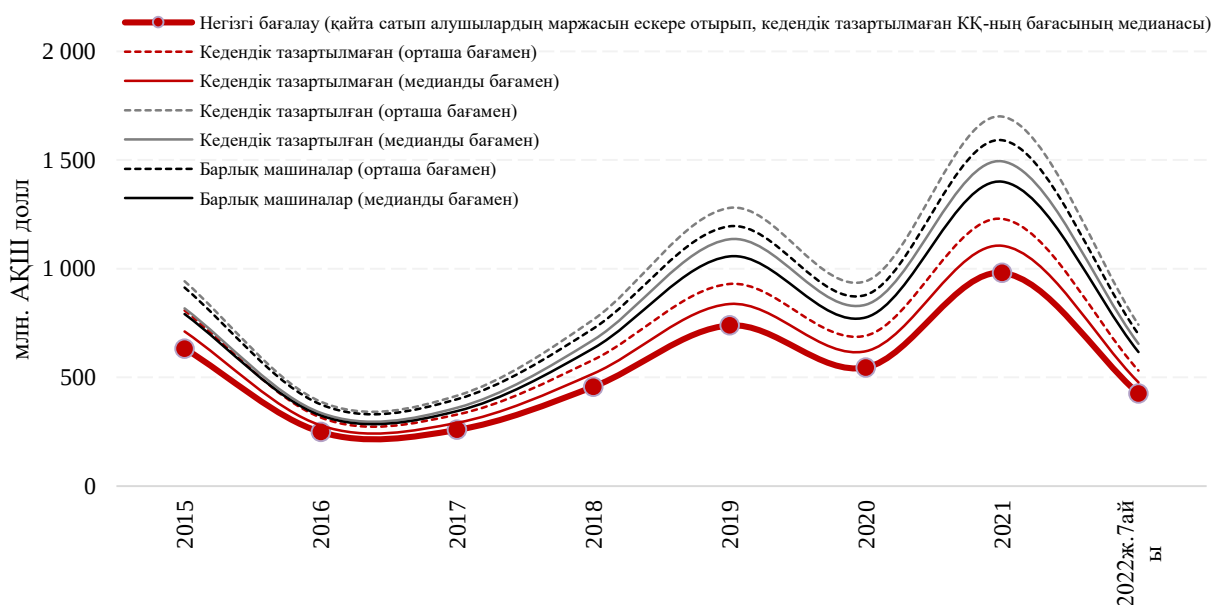
III. ЕАЭО елдерінен автомобильдердің "сұр" импортының құнын есептеу (құны=бағасы * саны)

2015 жылдан бастап 2022 жылғы шілдеге дейінгі кезеңде автомобильдердің "сұр" импортының құндық көлемі шамамен **\$4,3 млрд.** тәртібімен бағаланды. Бұл бағалау үшін автомобильдердің орташа құны КҚ-ы шетелдік МТНБ-ға сату туралы хабарландырулар бойынша, сондай-ақ қайта

сатушының маржасын ескере отырып (20% - дан 10% - ға дейін) есептеген көлік маркалары консервативті тәсілдің нәтижесі.

Барлық хабарландырулардың орташа бағаларын пайдаланған жағдайда, бағалау \$7,2 млрд. жетер еді. Алайда, төлем балансын есептеген жағдайда, авторлар бағалаудағы консервативті тәсіл "есептемеу" тәуекелдерін қабылдай отырып, "сұр" импорттың "қайта есепке алу" тәуекелін азайту қажет деген пікірді ұстанады.

**Кесте 10. "Есепке алынбаған" импорттың динамикасы
жеңіл автомобильдер**



Жоғарыда айтылғандарға байланысты төлем балансының статистикасына қайта сатып алушылардың маржасын ескере отырып, **кедендік тазартылмаған КҚ-ның медианалық бағалары** бойынша есептелген автомобильдердің "сұр" импортын бағалау енгізілген (2-кестенің жасыл өрісі).

**Кесте 2. "Сұр" импорттың құнын бағалау
жеңіл автомобильдер, млн.**

Импорт жылы	Кедендік тазартылған КҚ-ы		Кедендік тазартылмаған КҚ-ы
	Орташа	Медиана	Қайталанатын сатып алушылардың маржасын ескерілген медиана Консервативті баға
2015	808	712	632
2016	316	279	249
2017	330	291	259
2018	581	518	457
2019	931	838	739
2020	692	621	546
2021	1 230	1 106	980
2022ж.7айы	532	477	426
Барлық кезеңдер үшін	5 420	4 841	4 287

Құндық мәнде бірінші орында Toyota (\$1,1 млрд.) маркалы машиналар, екінші орында – Lada (\$0,6 млрд.), үшінші орында – Mercedes (\$0,3 млрд.) маркалы машиналар импортталды.

3-кестеде "Heat Map" режимінде әкелінген көлік құралдарының маркалары мен жаңалығы тұрғысынан автомобильдердің "сұр" импортының құндық бағасы туралы ақпарат берілген (*жылы тондар* үлкен құндық мәндерге сәйкес келеді; *суық* – минималды).

Құндық бағалаудың үштен бір бөлігі 2 жылға дейінгі салыстырмалы түрде жаңа машиналарға келеді (\$1,2 млрд.), ал "жаңа" машиналар саны 8% - дан аспады. Осы санаттан келесі брендтерді атауға болады: Toyota, Mercedes, Lada, Kia, Hyundai және **басқа** брендтер санаты, оған Infiniti, Land Rover, Jeep, Fiat, Porsche, Cadillac сәнді маркалары, сондай-ақ Datsun, Lifan, Geel, Chery, Haval бюджеттік маркалары кірді.

Кесте 3. Маркалар мен импорт кезіндегі жас бөлінісінде жеңіл автомобильдердің "сұр" импортының құндық бағасы

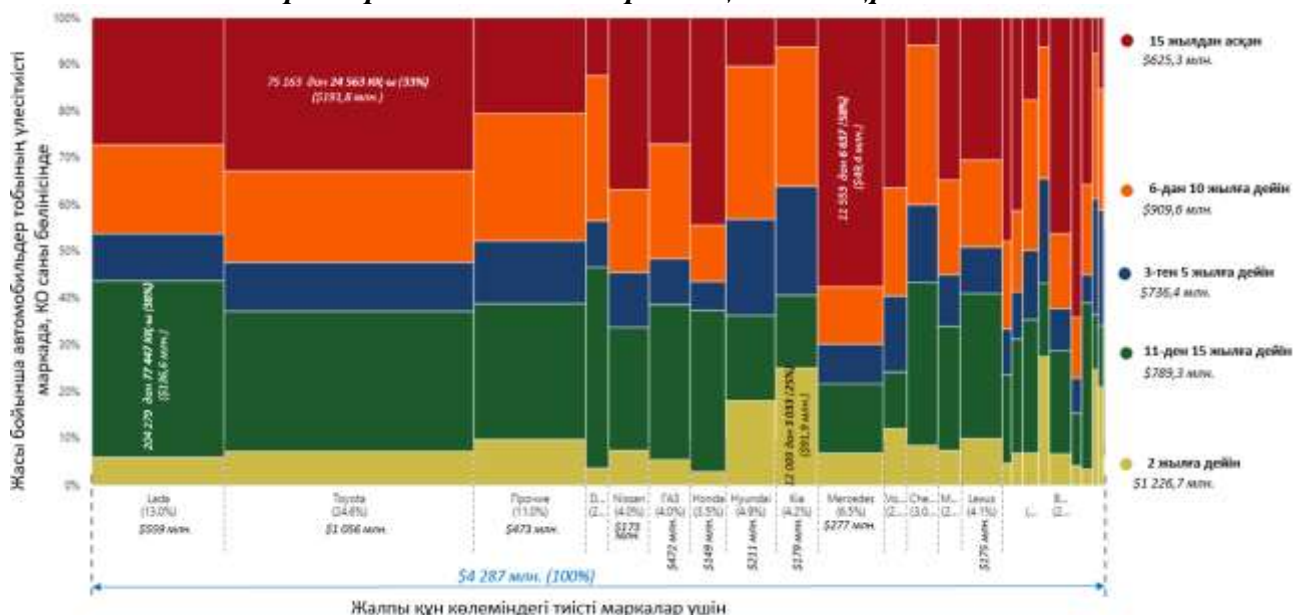
	0	8	16	80	150	270
	0,0			80,0	150,0	
Импорттау кезіндегі автомобильдердің жасы						
	2 жылға дейін	3 тен 5 жылға дейін	6 тен 10 жылға дейін	11 тен 15 жылға дейін	15 жылдан жоғары	Жалпы қорытынды
Toyota	228,7	185,9	214,3	235,1	191,8	1 055,8
Lada	94,5	116,1	142,5	136,6	69,6	559,3
Басқалары	269,7	33,4	71,0	46,2	52,8	473,0
Mercedes	138,7	36,3	34,3	18,2	49,4	276,8
Hyundai	88,0	43,6	51,3	20,4	7,7	211,0
Kia	91,9	32,9	38,1	12,2	3,5	178,5
Lexus	52,7	35,8	32,0	31,0	23,6	175,1
Nissan	22,6	25,3	42,5	43,9	39,1	173,5
GAZ	18,8	40,0	48,0	44,1	21,5	172,5
Honda	10,3	8,2	30,1	52,8	47,8	149,2
Chevrolet	34,5	56,7	23,6	12,4	2,4	129,4
Volkswagen	46,3	14,7	17,9	8,4	15,0	102,3
Mitsubishi	21,9	13,0	22,1	21,6	16,9	95,6
Daewoo	3,7	10,3	40,4	33,7	7,3	95,4
BMW	31,3	15,5	15,4	13,7	16,9	92,8
Ford	16,2	18,9	19,5	9,6	4,1	68,4
Subaru	4,2	5,1	11,3	16,0	10,3	46,9
Mazda	6,4	5,1	12,6	10,8	11,4	46,2
Renault	20,0	11,7	8,0	4,4	1,4	45,4
Audi	7,8	5,0	12,1	5,1	12,7	42,8
Opel	4,9	7,7	7,3	6,4	15,3	41,6
Skoda	8,8	7,1	6,9	1,7	0,9	25,3
UAZ	3,1	6,5	4,9	1,4	2,3	18,1
Peugeot	0,9	1,4	2,1	2,6	0,7	7,7
Volvo	0,9	0,4	1,2	1,2	0,8	4,5
Жалпы қорытынды	1 226,7	736,4	909,6	789,3	625,3	4 287,1

11-кестеде: 1) тиісті маркадағы әр түрлі жас топтарының үлесі (*тік ось бойынша*) және 2) жалпы құн көлеміндегі тиісті марканың үлесі (*көлденең ось*) көрсетілген. Мысалы, Toyota машиналарының саны 15 жылдан асқан (*қызыл түс*) осы марканың жалпы әкелу көлемінде 33% - (*Y осі*) құрады, бұл ретте құндық көлемде жиынтық үлесі 24,6% - (*X осі*) құрады.

Ескі машиналардың ең жоғары үлесі бар үздік 4 маркада (15 жастан асқан) неміс брендтері: Audi-64% (5 038 – ден 3 225 автомобиль), Mercedes – 57% (11 553 – тен 6 637), Opel-48% (7 040-тан 3 361), BMW – 46% (5 112-ден 2 359).

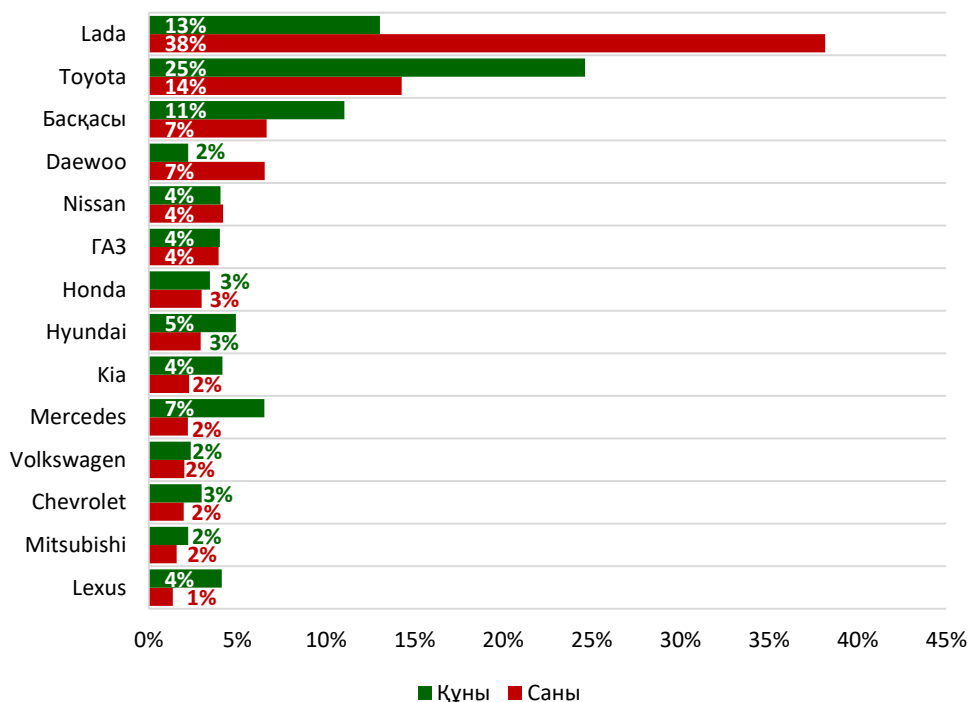
Сонымен қатар, ең "жаңа" автомобильдер (2 жасқа дейін) Renault маркалары арасында әкелінді-27% (5 520 – дан 1 517), Skoda – 25% (2 970 – тен 734), Kia-25% (12 089-дан 3 033), Hyundai-18% (15 393-тен 2 792).

Кесте 11. Әкелінген машиналар санын жасына қарай визуализациялау және маркалар бөлінісінде импорттың жалпы құнына салым



Атап өтетін жайт, LADA және Daewoo маркалы машиналардың құндық мәндегі үлестері сандық импорттағы үлестермен салыстырғанда **айтарлықтай төмендейді** (12-кесте). Сонымен қатар, Toyota, Hyundai, Kia, Mercedes және Lexus маркаларының құндық үлесі күрт өсуде.

Кесте 12. Маркалардың саны мен құнындағы үлестерін салыстыру, %



Төлем балансының статистикасы 2015 жылдан бастап қазақстандықтар әкелген автомобильдердің "сұр" импортын консервативті бағалау шамасына қайта есептелді. Бұл операциялар сыртқы сектор статистикасындағы жеке тұлғаларды қамтуды кеңейтеді және төлем балансының компоненттерін теңестіре отырып, ағымдағы шоттың баптарын толықтырады.

I Қосымша

ҚР-дағы жеңіл автомобильдердің "сұр" импорты (консервативті бағалау)

ҚР-да тіркелген жеңіл автомобильдер саны (ҰСБ деректері)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022ж.7айы
Кезең соңындағы дана	3 850 339	3 850 869	3 853 048	4 047 767	3 768 682	3 898 131	3 813 325	3 825 790

ҚР-дағы жеңіл ҚК-ның ішкі өндірісі (Қазақстандық автобизнес қауымдастығының деректері)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022ж.7айы
Кезең соңындағы дана	12 453	10 886	15 893	30 016	44 077	64 790	73 178	54 104

ҚР-да жеңіл ҚК-ның абсорбциясы (кезең соңындағы дана)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022ж.7айы
Ресми импорт + ішкі.өндіріс	89 384	34 171	44 724	58 715	84 020	114 329	151 741	85 614
Ресми импорт + ішкі өндіріс + "сұр" импорт	144 826	54 446	69 635	115 604	191 594	200 525	282 916	135 655

ҚР-ға жеңіл автомобильдердің ресми импорты

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022ж.7айы
Жалпы сомасы(млн. USD)	873,1	416,8	556,5	619,3	795,5	778,1	1 337,1	732,6
ЕАЭО	626,7	201,1	269,6	316,1	388,7	349,6	569,5	113,8
Басқа елдер	246,4	215,7	286,8	303,3	406,7	428,4	767,6	618,8
Количество всего (штук)	76 931	23 285	28 831	28 699	39 943	49 539	78 563	31 510
ЕАЭО	65 456	14 271	15 293	16 960	19 163	20 626	31 833	6 125
Басқа елдер	11 475	9 014	13 538	11 739	20 780	28 913	46 730	25 385
Орташа бағасы (USD)	11 349	17 902	19 301	21 580	19 915	15 706	17 020	23 248
ЕАЭО	9 574	14 092	17 632	18 635	20 286	16 950	17 890	18 574
Басқа елдер	21 476	23 933	21 186	25 833	19 573	14 818	16 426	24 376

ҚР-дағы жеңіл автомобильдердің "сұр" импорты (консервативті бағалау)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022ж.7айы
Жалпы сомасы(млн. USD)	632,4	248,8	258,6	457,2	738,8	545,6	980,1	369,0
Саны (дана)	55 442	20 275	24 911	56 889	107 574	86 196	131 175	50 041

ҚР-дағы жеңіл автомобильдердің "сұр" импорты (максималды бағалау)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022ж.7айы
Жалпы сомасы(млн. USD)	913,5	375,6	399,7	725,0	1 195,6	879,9	1 591,6	605,0
Саны (дана)	55 442	20 275	24 911	56 889	107 574	86 196	131 175	50 041