

## ОЦЕНКА «СЕРОГО» ИМПОРТА АВТОМОБИЛЕЙ В ПЛАТЕЖНОМ БАЛАНСЕ КАЗАХСТАНА

Департамент платежного баланса

Экономическое исследование №2022-9

Оспанов Н.К.

Дауренова Ж.Д.

Елизарова О.В.

Ускенбаев А.Б.

Муратов Ж.С.

Экономические исследования и аналитические записки Национального Банка Республики Казахстан (далее — НБРК) предназначены для распространения результатов исследований НБРК, а также других научно-исследовательских работ сотрудников НБРК. Экономические исследования распространяются для стимулирования дискуссий. Мнения, высказанные в документе, выражают личную позицию авторов и могут не совпадать с официальной позицией НБРК.

Декабрь 2022 года

Выражаем благодарность заместителю Председателя НБРК, Баймагамбетову А.М., за оказанное содействие в подготовке исследования, а также ценные комментарии. Также, выражаем благодарность аналитикам АО "Государственное кредитное бюро" и лично Ануарбековой Л.А. и Жундибаевой А. за плодотворную совместную работу, а также возможность получения обработанных данных о застрахованных транспортных средствах, необходимых для анализа.

## Оценка «серого» импорта автомобилей в платежном балансе

Группа исследователей: Оспанов Н.К.<sup>1</sup>, Дауренова Ж.Д.<sup>2</sup>, Елизарова О.В.<sup>3</sup>, Ускенбаев А.Б.<sup>4</sup>, Муратов Ж.С.<sup>5</sup>

#### Аннотация

НБРК продолжает цикл исследований, посвященных уточнению методологических оценок некоторых показателей платежного баланса.

В исследовании представлена оценка импорта автомобилей с иностранными регистрационными номерами стран ЕАЭС, ввозимых частными лицамирезидентами.

*Ключевые слова:* импорт автомобилей из ЕАЭС, оценка неучтенного импорта, Единая страховая база данных.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Оспанов Нурлан Кыдырбекович – начальник управления платежного баланса Департамента платежного баланса Национального Банка Республики Казахстан

Email: Ospanov.N@nationalbank.kz

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Дауренова Жансая Дауреновна — ведущий специалист управления анализа внешнего сектора Департамента платежного баланса Национального Банка Республики Казахстан

 $E\text{-mail: }\underline{Zhansaya.Daurenova@nationalbank.kz}$ 

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Елизарова Оксана Владимировна — заместитель начальник управления платежного баланса Департамента платежного баланса Национального Банка Республики Казахстан

Email: ELIZAROVA@nationalbank.kz

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Ускенбаев Азат Бекболатович – директор Департамента платежного баланса Национального Банка Республики Казахстан

Email: Azat. Uskenbayev@nationalbank.kz

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Муратов Жасулан Сабыралиевич – заместитель директора Департамента платежного баланса Национального Банка Республики Казахстан

Email: Zhassulan.M@nationalbank.kz

## 1. ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ ВВОЗА АВТОМОБИЛЕЙ ИЗ СТРАН ЕАЭС КАЗАХСТАНСКИМИ ЧАСТНЫМИ ЛИЦАМИ

В последние годы казахстанцы все больше стали ездить на машинах с иностранными номерами (далее - ГРНЗ<sup>6</sup>) на территории Казахстана. При этом импорт осуществлялся как из стран EAЭС, так и из третьих стран.

Ввоз автомобилей осуществляется физическими лицами или частными приграничными торговыми площадками (серыми дилерами), которые имеют возможность формально оформлять ввоз транспортных средств на физических лиц. Ввиду особенностей сбора статистики по международной торговле со странами ЕАЭС, ввоз автомобилей частными лицами для личного пользования не учитывается в официальной статистике импорта из этих стран.

Более того, в последние годы широко распространилась практика приобретения транспортных средств  $(TC)^7$  по доверенности, при которой право собственности по-прежнему принадлежит иностранному гражданину. Таким образом, несмотря на де-факто проведенную операцию купли-продажи и уплаченные денежные средства иностранному продавцу, де-юре право собственности не переходит на граждан Республики Казахстан.

С позиции учета **платежного баланса** страны, данные операции являются **импортом**. В свою очередь, отсутствие возможности обложить физические лица статистической отчетностью, а также неформальный способ приобретения иностранных ТС (т.е. без официального перехода права собственности) приводит к тому, что ввоз ТС в Республику Казахстан не отражается в официальной статистике международной торговли. Таким образом, указанные операции классифицируются как «серый» или теневой импорт и должны быть досчитаны в статистике платежного баланса.

Согласно действующему законодательству<sup>8</sup>, ТС с иностранными ГРНЗ могут ввозиться на территорию Казахстана до **одного года** и считаться **находящимися в международном движении**. В последующем данные ТС необходимо вывезти из Казахстана на срок не менее <u>30 суток</u>, по истечении которых ТС могу повторно ввозиться.

Таким образом, ТС с иностранными ГРНЗ могут оставаться в Казахстане на постоянной основе с периодическим выездом из страны на один месяц. «Серый» импорт ТС осуществляется, в основном, из стран ЕАЭС, с которыми отсутствуют таможенные границы, а также стран вне ЕАЭС, таких как Грузия и Азербайджан.

Импорт из стран вне **EAЭC** подлежит декларированию. ТС, временно ввезенные из третьих стран, являются <u>иностранными товарами</u> и находятся под таможенным контролем. Таким образом, условие о возможности нахождения ТС из третьих стран на территории Казахстана в течение одного года контролируется органами государственных доходов. У казахстанцев,

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

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Государственный регистрационный номерной знак

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Закона РК «О дорожном движении» Статья 65 «Допуск транспортных средств к участию в международном движении по территории Республики Казахстан»

осуществивших покупку ТС с ГРНЗ третьих стран, возможны два исхода: вывезти ТС из Республики Казахстан по истечении <u>одного года</u> либо **получить** казахстанский ГРНЗ. В первом случае влияние на платежный баланс будет <u>нейтральным</u>, поскольку ввезенные ТС (импортные операции) через некоторое время будут вывезены из страны (нивелирующие экспортные операции). Во втором, автомобили, прошедшие таможенную очистку, будут **включены** в официальную статистику внешней торговли органов государственных доходов (далее – КГД).

В целях исключения двойного учета, в исследовании **не учтены** автомобили с **ГРНЗ третьих стран** вне ЕАЭС, в том числе Грузии и Азербайджана.

**Ввоз из стран ЕАЭС.** В условиях **отсутствия** таможенных границ на внутреннем рынке экономического союза, администрирование **даты ввоза** «серого» импорта автомобилей является **затруднительным**, поскольку данные ТС являются товаром для личного пользования<sup>9</sup>. По указанной причине у <u>Бюро национальной статистики</u> Республики Казахстан **отсутствует** соответствующая статистика.

К примеру, для неформального ввоза ТС с российскими ГРНЗ, гражданину Казахстана достаточно иметь на руках три документа: 1) действующий страховой полис (о страховании гражданско-правовой ответственности водителей), 2) действующее свидетельство о прохождения техосмотра, 3) доверенность от владельца на эксплуатацию автомобиля, оформленная в России, с правом границы. По документам пересечения всем трем затруднительно проконтролировать необходимость эксплуатации автомобиля не более года. Так, доверенность может выписываться на долгосрочный срок, страховой полис ежегодно пролонгироваться, а из-за отсутствия точной даты ввоза ТС затрудняется проверка подлинности предъявляемых казахстанскими водителями российских свидетельств о техосмотре.

Проведенный авторами опрос 100 случайных владельцев TC с российскими  $\Gamma PH3$  (разместивших объявления на сайте <u>www.kolesa.kz</u>) свидетельствуют, что автомобили эксплуатировались на территории PK в среднем **om 1** года до 3 лет и на территорию  $P\Phi$  не вывозились. Pяд опрошенных сообщили, что существует возможность покупки у определенных российских компаний обновленных свидетельств о техосмотре через интернет без вывоза TC в  $P\Phi$  (новые документы направляются на электронную почту или мессенджеры покупателя).

В случае, отсутствия техосмотра, величина штрафа незначительна: согласно статье 590 КоАП РК $^{10}$  штраф составляет 5 МРП (15 315 менге), в случае повторного нарушения в течение года — 20 МРП (61 260 менге).

Таким образом, ввиду отсутствия возможности администрирования **даты ввоза** транспортных средств с ГРНЗ стран ЕАЭС, у казахстанцев существовали

5

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> **Статья 347** Кодекса Республики Казахстан «О таможенном регулировании в Республике Казахстан», а также Решение Совета ЕЭК от 20.12.2017 № 107 "Об отдельных вопросах, связанных с товарами для личного пользования" (<a href="https://www.alta.ru/tamdoc/17sr0107/#pril6">https://www.alta.ru/tamdoc/17sr0107/#pril6</a>).

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях

каналы обхода законодательных ограничений и возможность для эксплуатации таких автомобилей практически неограниченное количество времени.

Как известно, за последние <u>10 лет</u> в Казахстане наблюдалось **две волны** массового ввоза автомобилей физическими лицами из стран ЕАЭС, в первую очередь из России.

Первая волна отмечена <u>в 2014-2015гг</u>., ввиду существенного укрепления курса тенге к рублю. Ввезенные на тот момент автомобили, как правило, вставали на казахстанский учет *(получали казахстанские ГРНЗ)*, поскольку первичная постановка **не влекла** дополнительные траты — отсутствовал утилизационный сбор, уровень сборов за первичную регистрацию транспортных средств был низким.

В 2016 году НБРК была проведена оценка «серого» ввоза первой волны на базе данных Министерства внутренних дел Республики Казахстан о первичной регистрации и среднегодовой цене автомобилей, импортированных из России, по данным КГД. По официальной статистике внешней торговли пик ввоза автомобилей пришелся на середину 2014 года (шонь-июль), в то время как максимальные значения количества автомобилей по первичной регистрации приходится на февраль 2015 года (График 1). При этом резкий рост количественного показателя первичной регистрации автомобилей в сравнении с количеством официально импортированных ТС до февраля 2015 года, не могут быть объяснены только лагом между официальным импортом и первичной регистрацией автомобилей. Указанная разница позволяет предположить о наличии незарегистрированного ввоза автомобилей физическими лицами, который составил 70,3 тыс. машин. По итогам оценки «серого» импорта первой волны платежный баланс 2015 года был досчитан на \$942,2 млн. (по средней цене \$13,4 тыс. за одно TC).

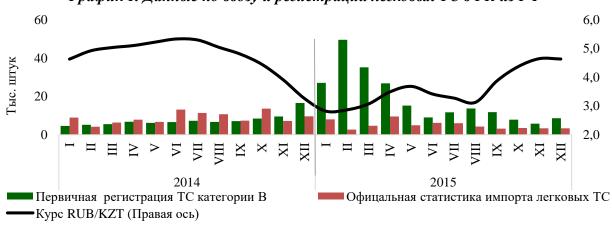


График 1. Данные по ввозу и регистрации легковых ТС в РК из РФ

Вторая волна, продолжавшаяся до последнего времени, характеризуется эксплуатацией автомобилей на иностранных ГРНЗ, в основном российских ТС (отсутствует постановка на казахстанский учет). Вторая волна ввоза произошла на фоне введения утилизационного сбора в Республике Казахстан в 2016 году.

С мая 2018 года такой ввоз ТС приобрел массовый характер после повышения сборов за первичную регистрацию автомобилей (предельные значения

*повысились с 0.25 МРП до 250 МРП или с 601тг. до 601 250тг.*). На момент оценки (сентябрь 2022 года), **общие сборы** при регистрации варьировались в пределах **477 795 – 4 452 000тг**. в зависимости от возраста ТС и объема двигателя (МРП <u>в</u> 2022z. – 3180т.).

Таким образом, с середины <u>2018 года</u> сборы за постановку на учет в Казахстане дешевых автомобилей и/или автомобилей старше 2-х лет стали **превышать стоимость покупки** автомобиля в странах ЕАЭС.

#### 2. МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ И РАСЧЕТ

Для определения размера «серого» импорта по ввозу автомобилей необходимо было оценить две переменные: количество ввезенных автомобилей, которое относятся к импорту, и стоимость каждого из них в момент импорта. Ниже раскроем методологию по каждой переменной.

#### І. Количество ввезенных автомобилей.

Как ранее было отмечено, для эксплуатации автотранспортных средств на территории Республики Казахстан (пусть даже если автомобиль проезжает транзитом) в соответствии с действующим законодательстом должны оформляться страховые полисы.

Согласно данным **Единой страховой базы данных** Республики Казахстан (ЕСБД) за период с <u>января 2015 года</u> по <u>июль 2022 года</u> в страховой системе страны было зарегистрировано **1,6 млн. легковых автомобилей** с номерами стран ближнего зарубежья (уникальное количество по VIN-кодам, График 2).

График 2. Динамика страхования автомобилей (количество уникальных автомобилей) с <u>номерами</u> из стран EAЭС в разрезе страхователей



Указанное число ТС включает в себя неучтенный импорт, который необходимо оценить, **транзитные** машины, либо **кратковременно въехавшие** ТС для туристических и частных целей, а также машины, которые в последующем были перерегистрированы на казахстанские номера. Из указанного количества 24,8 тыс. автомобилей в последующем получили казахстанские ГРНЗ, их основная доля приходится на 2015 год, соответственно уже были учтены при оценке первой волны ввоза автомобилей. Данные факты подтверждают необходимость концентрации внимания на автомобили с

иностранными ГРНЗ, в частности с российскими, киргизскими и армянскими номерами, которые эксплуатируются в Казахстане и **не получают казахстанские номера**, либо ввезены на запчасти.

При определении параметров неучтенного импорта во избежание излишней переоценки статьи импорта платежного баланса авторы придерживались консервативного подхода по принципу «недоучет импорта менее ошибочно, чем переучет».

Данные показывают, что около **1 млн.** машин застрахованы иностранцами (или 65% от общего числа), **558 тыс.** – **казахстанцами.** 

Для формирования выборки автомобилей, подлежащих в учете по импорту, применены следующие признаки:

**Кейс 1.** Завезенные **казахстанцами** автомобили, которые в последующем как минимум один раз перестраховывались *(оформлялись полисы как минимум два раза)* без изменения иностранного номера — принято считать импортом, таких автомобилей **355 тыс.** 

**Кейс 2.** Из автомобилей, первично застрахованных **иностранцами** и продолжающим оформлять страховые полисы, часть является транзитом, часть импортом. Выдвинуто предположение, что автомобили, которые **во второй раз** перестраховывались на срок более <u>полугода</u> (**52 тыс.**) и были повторно застрахованы на длительный срок другими страхователями без изменения иностранного номера (**19 тыс.**), **являются импортом.** Такой вывод также обоснован методологией  $MB\Phi^{II}$  по составлению платежного баланса, которая классифицирует иностранного гражданина резидентом страны составителя ПБ, если он находится в стране более <u>1 года</u>. Предполагается что центр экономического интереса такого лица находится в стране пребывания.

Кейс 3. 168 тыс. ТС страховались резидентами Республики Казахстан один раз за все время наблюдений. Данная категория частично является импортом, частично потенциальным транзитом, при котором страховой полис может подставного-резидента. При действующее оформляться этом, законодательство страны не содержит арбитража как юридического, так и экономического, стимулирующего оформление полиса на подставных лиц. Кроме того, оформление полиса для нерезидентов также является достаточно доступной услугой. Вместе с тем, в целях более консервативного подхода 107 тыс. машин со сроком страховки более 180 дней из данной категории были включены в выборку в качестве импорта. Предположено, что данная категория ТС по разным причинам не эксплуатируются на дорогах, к примеру, выход из строя ввиду износа/ДТП, привоз авто с целью разбора на запчасти, в том числе авто с правым рулем.

Отметим, что количество ТС (чистый транзит) единожды застрахованных иностранцами составляет 632 тыс., данная категория **не была включена** в расчет объема «серого» импорта.

-

<sup>11</sup> МВФ. Руководство по платежному балансу и международной инвестиционной позиции (РПБ-6)

Таким образом, выборка «серого» импорта сформирована из 533 тыс. автомобилей, а остальные машины, не соответствующие выдвинутым параметрам (порядка 1,0 млн.), считаются транзитными либо кратковременно въехавшими в Республики Казахстан по частным целям.

График 3. Распределение выборки автомобилей по рассмотренным Кейсам

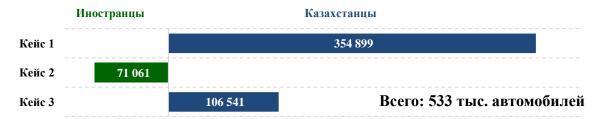
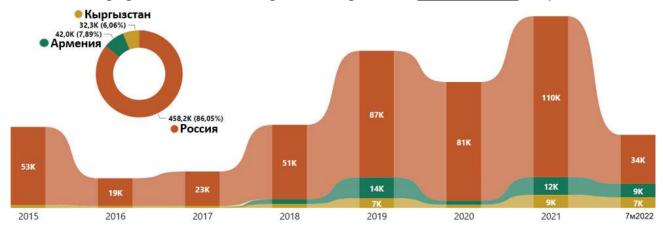


График 4. Динамика «серого» импорта легковых автомобилей, штук



График 5. Динамика «серого» импорта ТС в разрезе стран, штук



Исследователями был рассчитан **возраст каждого автомобиля**, включенного в выборку, на момент его импорта по формуле «**=год импорта** – **год выпуска**».

Предполагается, что первичное внесение данных об автомобиле в систему ЕСБД совпадает с периодом, в котором он был импортирован.

Анализ возраста ввезенных автомобилей показал, что на территорию Казахстана **ввозились**, **в основном**, **старые машины**: возраст **28%** автомобилей на момент импорта составлял старше 15 лет, еще **одна треть** в возрасте от 11 до 15 лет. Доля новых и «свежих» машин (до 2-х лет) не превышала **8%**.



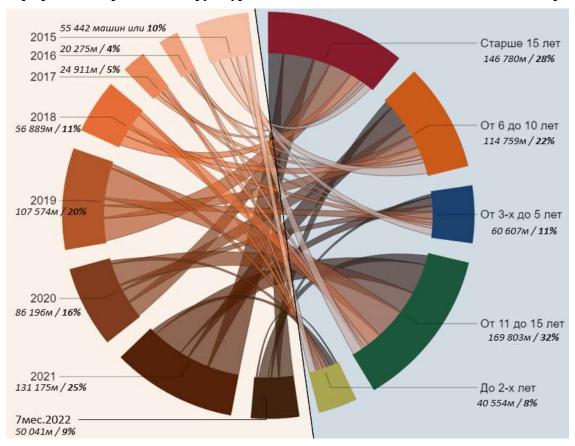


График 7 (A) Структура «серого» импорта автомобилей на момент импорта (по маркам и возрастным группам)

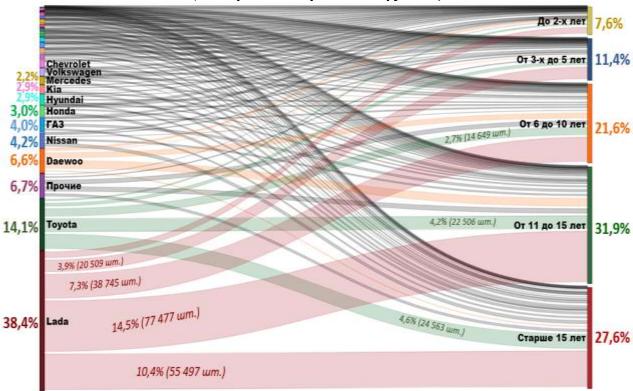


График 7 (Б) Структура «серого» импорта автомобилей на момент импорта (по маркам и возрастным группам)

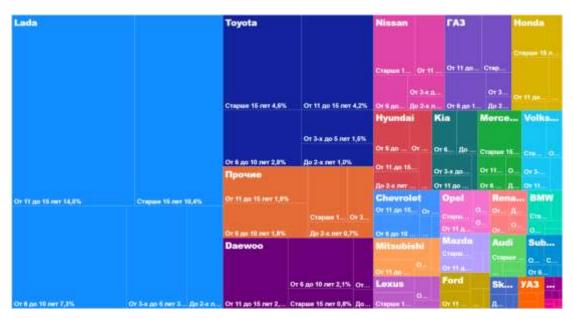
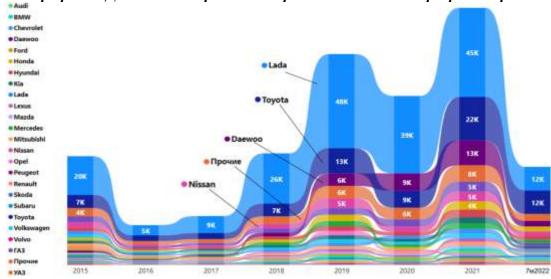


График 8. Динамика «серого» импорта автомобилей в разрезе марок



В разрезе производителей преобладают автомобили **марок** Lada -38,4%, Toyota -14,1%, Daewoo -6,6%, Nissan -4,2%,  $\Gamma$ A3 -4,0%, Honda -3,0%, Hyundai -2,9%, Kia -2,3%, Mercedes -2,2%.

#### **II.** Расчет цен автомобилей

Как известно, в Казахстане вторичный автомобильный рынок достаточно конкурентный. Наличие открытых сайтов объявлений по продаже автомобилей дает возможность оценить рыночную стоимость практически любого автомобиля. Вместе с тем, ключевыми параметрами, определяющими стоимость автомобиля, являются ее марка, возраст автомобиля, а также, в условиях нашей страны, дополнительным параметром является наличие казахстанского учета (в народе говорям «растаможен или нет»).

Для определения рыночных цен ввезенных автомобилей с помощью метода **парсинга**  $^{12}$  было собрано **120,2 тыс.** объявлений с открытых сайтов объявлений (по состоянию на 20.08.2022г.).

Объявления были сгруппированы по маркам и возрасту автомобилей, после чего рассчитаны средние арифметические значения цен и их медианы:

- по всем объявлениям;
- по растаможенным TC (объявления с TC на казахстанском ГРНЗ);
- по нерастаможенным TC (TC на иностранных ГРНЗ, а также новые TC привезенные «серыми» дилерами на продажу);
- по нерастаможенным TC с учетом маржи перекупщиков (на основе материалов из открытых источников, выдвинуто предположение: для марки «Лада» -20%, остальные марки 10%).

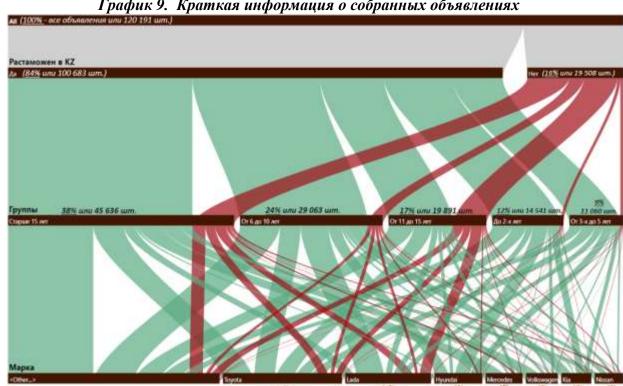


График 9. Краткая информация о собранных объявлениях

Расчет стоимостных оценок, базируется на предположении, что текущая долларовая стоимость автомобилей (по состоянию на 20.08.2022г.) по возрасту и соответствует стоимости машин В долларах США момент импорта (также по марке и возрасту).

Самые высокие средние цены получились ПО растаможенным автомобилям, консервативные - медиане цен нерастаможенных машин (в основном авто на иностранных ГРНЗ) с учетом маржи перекупщиков (в таблице 1 выделено оранжевым).

устойчивая Отмечается динамика снижения среднегодовых импортируемых автомобилей второй волны. Так, медианная цена автомобилей (по всей выборке) снизилась с \$13,1 тыс. в 2015 году до \$8,6 тыс. в 2021 году (таблица 1). Данная тенденция связана с тем, что в первые годы второй волны

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> Сбор данных с веб-сайтов на основе программных алгоритмов **Python** 

завозились, в основном, более новые автомобили европейских и азиатских марок. Последующие годы, ввозились преимущественно старые и недорогие машины российского автопрома.

Таблица 1. Средние и медианные цены машин из объявлений сайта Kolesa.kz, долл. США

Год импорта	Все объ	явления	По растам маші		нерастам	Io оженным инам	По <mark>не</mark> растаможенным машинам
тод импорта	Ср.знач.	Медиана	Ср.знач.	Медиана	Ср.знач.	Медиана	Медиана с учетом маржи перекупщиков
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
7мес.2022	14 717	12 877	15 517	13 612	11 557	10 188	9 084
За все периоды	16 531	14 252	17 240	14 895	13 493	11 818	10 531
Разница м/у							
ср.знач. и медианой	2	2 280 2 345		45	10	575	

Наибольший разброс средних цен по признаку «растаможенное/нерастаможенное» отмечается у марки Lada (среди крупных по количеству объявлений).

Year	Да	Нет	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. Расчет стоимости «серого» импорта автомобилей из стран EAЭС (стоимость=цена\*количество)

В период с <u>2015 года</u> по <u>июль 2022 года</u> стоимостной объем «серого» импорта автомобилей оценен в порядке \$4,3 млрд. Это результат консервативного подхода, в котором средняя стоимость автомобилей для оценки используется по объявлениям о продаже TC на иностранных ГРНЗ, а также с учетом маржи перепродавца (от 20% до 10% в зависимости от марки TC).

В случае использования средних цен всех объявлений оценка достигала бы **\$7,2 млрд**. Однако, в случае с досчетами платежного баланса, авторы придерживаются мнения, что консервативный подход в оценке оправдан тем, что необходимо минимизировать риск «переучета» «серого» импорта, при этом принимая риски «недоучета».

График 10. Динамика «неучтенного» импорта легковых автомобилей



В связи с вышеизложенным, в статистику платежного баланса включена оценка серого импорта автомобилей, рассчитанного по медианным ценам нерастаможенных ТС с учетом маржи перекупщиков (зеленое поле Таблицы 2).

Таблица 2. Стоимостная оценка «серого» импорта легковых автомобилей, \$ млн.

	По нерастамож	енным машинам	По <mark>не</mark> растаможенным машинам
Год импорта	Ср.знач.	Медиана	Медиана с учетом маржи перекупщиков Консервативная оценка
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
7мес.2022	532	477	426
За все периоды	5 420	4 841	4 287

В стоимостном выражении на первом месте импортировались машины марки Toyota (\$1,1 млрд.), на втором — Lada (\$0,6 млрд.), на третьем — Mercedes (\$0,3 млрд.).

<u>В таблице 3</u> представлена информация в режиме «Heat Map» о стоимостной оценке «серого» импорта автомобилей в разрезе марок и новизны ввезенных ТС (<u>теплые тона</u> соответствуют большим стоимостным значениям; <u>холодные</u> – минимальным).

Практически **треть** <u>стоимостной</u> оценки приходится на относительно новые машины возрастом до 2-х лет (*\$1,2 млрд.*), при этом <u>в количестве</u> «свежие» машины не превышали 8%. Из данной категории можно выделить следующие марки: Toyota, Mercedes, Lada, Kia, Hyundai и категорию **прочие** марки, в которую попали некоторые люксовые марки Infiniti, Land Rover, Jeep, Fiat, Porsche, Cadillac, а также бюджетные марки Datsun, Lifan, Geel, Chery, Haval.

Таблица 3. Стоимостная оценка «серого» импорта легковых автомобилей в разрезе марок и возраста на момент импорта

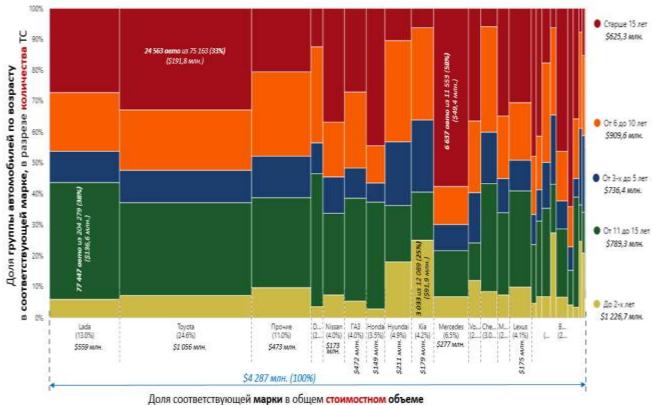
_	0	8	16	80	150	270
	0,0	8,0		80,0	150,0	
		Возраст авто	омобилей на мо	мент импорта		
	До 2-х лет	От 3-х до 5 лет		От 11 до 15 лет	Старше 15 лет	Общий итог
Toyota	228,7	185,9	214,3	235,1	191,8	1 055,8
Lada	94,5	116,1	142,5	136,6	69,6	559,3
Прочие	269,7	33,4	71,0	46,2	52,8	473,0
Mercedes	138,7	36,3	34,3	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
ГАЗ	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
УАЗ	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
Общий итог	1 226,7	736,4	909,6	789,3	625,3	4 287,1

В графике 11 приведена иллюстрация: 1) доли различных возрастных групп в соответствующей марке (по вертикальной оси) и 2) доли соответствующей марки в общем стоимостном объеме (горизонтальная ось). К примеру, количество машин Тоуота старше 15 лет (бордовое поле) в общем объеме ввоза данной марки составила 33% (ось У), при этом, в стоимостном объеме совокупная доля составила 24,6% (ось Х).

В ТОП-4 марок с самой **высокой долей** старых машин *(старие 15 лет)* приходится на немецкие бренды: Audi — 64% *(3 225 авто из 5 038)*, Mercedes — 57% *(6 637 из 11 553)*, Opel — 48% *(3 361 из 7 040)*, BMW — 46% *(2 359 из 5 112)*.

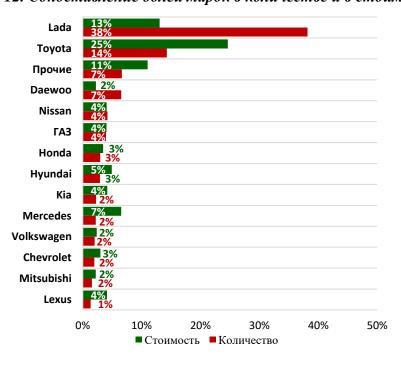
При этом, самые «свежие» автомобили (до 2-х лет) ввозились среди марок Renault -27% (1 517 из 5 520), Skoda -25% (734 из 2 970), Kia -25% (3 033 из 12 089), Hyundai -18% (2 792 из 15 393).

График 11. Визуализация <u>количества ввезенных машин по возрасту</u> и вклада в <u>общую стоимость</u> импорта в разрезе марок



Примечательно, что доли машин марки Lada и Daewoo в стоимостном выражении **существенно снижаются** в сравнении с долей в количественном ввозе (график 12). При этом, резко возрастает стоимостная доля марок Toyota, Hyundai, Kia, Mercedes и Lexus.

График 12. Сопоставление долей марок в количестве и в стоимости, %



Статистика платежного баланса была пересчитана с 2015 года на величину консервативной оценки «серого» импорта автомобилей, ввозимых казахстанцами. Данные операции расширяют охват физических лиц в статистике внешнего сектора и дополняют статьи текущего счета, балансируя компоненты платежного баланса.

## Приложение I

Количество зарегистрированных легковых автомобилей в РК (данные БНС)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	7мес. 2022
Штук на конец периода	3 850 339	3 850 869	3 853 048	4 047 767	3 768 682	3 898 131	3 813 325	3 825 790

#### Внутренее производство легковых ТС в РК (данные Ассоциации Казахстанского Автобизнеса (АКАБ))

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	7мес. 2022
Штук на конец периода	12 453	10 886	15 893	30 016	44 077	64 790	73 178	54 104

Абсорбция легковых ТС в РК (штук на конец периода)

Tiotopolini vici kobbin 10 b 1 it (i	ary it ma itemet							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	7мес. 2022
Офиц.импорт +	89 384	34 171	44 724	58 715	84 020	114 329	151 741	85 614
внутр.производство	07 50 1	31171	11721	30 713	01020	11132)	131 / 11	05 01 1
Офиц.импорт +								
внутр.производство +	144 826	54 446	69 635	115 604	191 594	200 525	282 916	135 655
"серый" импорт								

Официальный импорт легковых автомобилей в РК

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	7мес. 2022
Стоимость всего (млн. USD)	873,1	416,8	556,5	619,3	795,5	778,1	1 337,1	732,6
ЕАЭС	626,7	201,1	269,6	316,1	388,7	349,6	569,5	113,8
Другие страны	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
ЕАЭС	65 456	14 271	15 293	16 960	19 163	20 626	31 833	6 125
Другие страны	11 475	9 014	13 538	11 739	20 780	28 913	46 730	25 385
Средняя цена (USD)	11 349	17 902	19 301	21 580	19 915	15 706	17 020	23 248
ЕАЭС	9 574	14 092	17 632	18 635	20 286	16 950	17 890	18 574
Другие страны	21 476	23 933	21 186	25 833	19 573	14 818	16 426	24 376

"Серый" импорт легковых автомобилей в РК (консервативная оценка)

	Color in the state of the state									
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	7мес. 2022		
Стоимость всего (млн. USD)	632,4	248,8	258,6	457,2	738,8	545,6	980,1	369,0		
Количество всего (штук)	55 442	20 275	24 911	56 889	107 574	86 196	131 175	50 041		

"Серый" легковых автомобилей в РК (максимальная оценка)

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