

Беларускі дзяржаўны канцэрн
па нафце і хіміі

Белорусский государственный
концерн по нефти и химии

ПРАТАКОЛ

ПРОТОКОЛ

15.09.2026 № 1

г.Минск

заседания общественно-консультативного (экспертного) совета по
развитию предпринимательства при концерне «Белнефтехим»

Председательствующий – председатель концерна, председатель совета
И.В.Икан

Присутствовали:

члены совета очно:

Антипович Т.Г., Величко О.В., Гурина С.Г., Заболотец В.В., Красных В.В.,
Куцко В.Н., Лейченко Н.В., Святенко Н.А., Сизов В.В., Стром С.А.,
Спехова О.А., Швец А.И.

члены совета по видеосвязи:

Каморников С.С., Протасов О.А., Тулякова З.Г.

Приглашенные:

Присутствовали очно:

от концерна «Белнефтехим» – Боярин А.А., Михайлов И.С.,
Прокопчук И.Н., Стречень Т.Е., Фомин И.А.

от ОАО «Белшина» - Гуринович С.И., Косинский В.Ю., Черток В.А.

Присутствовали по видеосвязи:

от Министерства экономики – Иванов Ю.Е., Лобанов В.Н.

от Министерства промышленности - Цыбулько И.Н.

Повестка дня:

О рассмотрении проекта постановления Совета Министров Республики
Беларусь «О лицензировании импорта».

СЛУШАЛИ:

**Боярина А.А., заместителя председателя концерна
«Белнефтехим», о подготовке проекта постановления Совета Министров**

Республики Беларусь «О лицензировании импорта» (далее – проекта Постановления), предусматривающего введение сроком на 6 месяцев в одностороннем порядке временной меры нетарифного регулирования в виде лицензирования ввозимых шин для легковых автомобилей с посадочным диаметром не более 16 дюймов и шин для грузовых автомобилей с индексом нагрузки более 121, аналоги которых производятся отечественным производителем – ОАО «Белшина».

В частности, было отмечено, что причина, которая привела к необходимости введения данных сдерживающих мер - агрессивная ценовая политика иностранных производителей и появление на рынке автошин, в первую очередь китайского производства, по демпинговым ценам. Особый акцент был сделан на том, что данная мера не запрещает ввоз шин, а лишь регулирует его, устанавливая государственный контроль над перемещением определенных товаров через границу, что в свою очередь позволит:

сдерживать приток иностранных товаров для защиты отечественного производителя;

точно отслеживать, сколько конкретного товара, какого качества и из каких стран поступает на внутренний рынок.

Косинского В.Ю., исполняющего обязанности заместителя генерального директора по коммерческим вопросам ОАО «Белшина», о резком росте импорта в Республику Беларусь в первом полугодии 2026 года легковых шин с посадочным диаметром до 16 дюймов включительно на 41,1 процент. Импорт шин для грузовых автомобилей и автобусов за 6 месяцев 2026 года вырос на 8,3 процента. Вместе с тем доля присутствия ОАО «Белшина» в данных сегментах сокращается.

Отмечено, что отечественный производитель шин ОАО «Белшина» располагает потенциалом импортозамещения на внутреннем рынке в сегменте производимых типоразмеров по коду ТН ВЭД 4011100003 и ТН ВЭД 4011209000 в полном объеме и оценивает возможность реализации дополнительного объема продукции в период действия лицензирования ввоза шин в количестве около 175 тыс. легковых шин и около 20 тыс. грузовых шин.

Боярина А.А., заместителя председателя концерна «Белнефтехим», об отсутствии замечаний к проекту Постановления у органов государственного управления, принимавших участие в рассмотрении документа.

Лобанова В.Н., начальника главного управления экономики промышленности Министерства экономики Республики Беларусь, о поддержке в целом проекта Постановления. Была отмечена необходимость доработки оценки регулирующего воздействия (ОРВ) проекта Постановления на условия осуществления предпринимательской деятельности на рынке Республики Беларусь.

Швеца А.И., члена общественно-консультативного совета по развитию предпринимательства при концерне «Белнефтехим», председателя республиканского союза промышленников и предпринимателей, о невозможности поддержки проекта Постановления, ввиду ожидаемого выпадения части пошлин, налогов, уплачиваемых в государственный бюджет поставщиками импортных шин. Замечания к проекту Постановления представлены в письменном виде и приложены к настоящему протоколу.

Строма С.А., члена общественно-консультативного совета по развитию предпринимательства при концерне «Белнефтехим», заместителя председателя Белорусского профессионального союза работников химической, горной и нефтяной отраслей промышленности, о поддержке проекта Постановления в предлагаемой редакции. Было также отмечено значение и важность социальной поддержки коллективов одного из гигантов белорусской промышленности – ОАО «Белшина».

Заболотца В.В., члена общественно-консультативного совета по развитию предпринимательства при концерне «Белнефтехим», начальника управления МТС ОАО «МАЗ» - управляющая компания холдинга ОАО «БелАвтоМаз», о поддержке проекта Постановления и о предложении изменить срок введения ограничительных мер с 6 месяцев до 2 лет.

РЕШИЛИ:

Одобрить в целом подготовленный концерном «Белнефтехим» проект постановления Совета Министров Республики Беларусь «О лицензировании импорта».

Рекомендовать концерну «Белнефтехим» в установленном порядке внести в Совет Министров Республики Беларусь проект постановления

Совета Министров Республики Беларусь «О лицензировании импорта»
после доработки оценки регулирующего воздействия на условия
осуществления предпринимательской деятельности.

ГОЛОСОВАЛИ:

«за» – 15

«против» – 1

«воздержались» – 0

Решение принято.

Председатель совета

Секретарь совета



И.В. Икан

О.А.Спехова



С.Ф.Вит!
Светенко А.А.



14.09.2026 № 01-12/140
На № от

Концерн “Белнефтехим”

О рассмотрении проекта

Республиканский союз промышленников и предпринимателей рассмотрел проект постановления Совета Министров Республики Беларусь “О лицензировании импорта” и сообщает о невозможности поддержки проекта по следующим основаниям.

1. Фактическая несостоятельность довода о наличии отечественных аналогов и риски безопасности дорожного движения.

Проект (оценка емкости рынка для продукции ОАО “Белшина”) исходит из полной взаимозаменяемости импортной и отечественной продукции, отождествляя «аналог» с номинальным совпадением типоразмера. Между тем шина как продукт определяется совокупностью характеристик – конструкцией каркаса, индексами нагрузки и скорости, осью установки, составом резиновой смеси, а также типом протектора, задающим условия эксплуатации (от шоссейных UHP/HP до внедорожных AT/MT).

1.1. Легковой сегмент (до 16 дюймов). Современный автопарк Беларуси (включая кроссоверы, универсалы, гибридные и электрические автомобили с увеличенной снаряженной массой) конструктивно требует шин с повышенным индексом нагрузки.

ОАО «Белшина» выпускает шины с необходимыми индексами нагрузки не во всех типоразмерах. В базовых диаметрах R13–R14 продукция завода отстаёт от импортных аналогов: 175/70R13 (отсутствует индекс 86), 185/60R14 (отсутствует индекс 86); 185/65R14 (отсутствует индекс 90), 185/70R14 (отсутствует индекс 92).

В диаметрах R15–R16 завод не выпускает усиленные модификации в массовых типоразмерах: 185/60R15 (отсутствует индекс 88), 205/65R15 (отсутствует 99), 205/60R16 (отсутствует 96), 215/60R16 (отсутствует 99 в летней и всесезонной линейках), 225/55R16 (отсутствует 99), 225/60R16 (отсутствует 102), 235/60R16 (отсутствует 104).

В типоразмере 225/75R16 шины с индексами нагрузки 103/100, 104, 108 и 115/112, ОАО «Белшина» не производит вовсе – ни в летнем, ни в зимнем, ни во всесезонном исполнении.

В соответствии с пунктом 28 главы 5 Приложения 4 к ПДД¹ запрещается участие транспортного средства в дорожном движении, если «шины по размеру или допустимой нагрузке не соответствуют модели транспортного средства». Таким образом, проект постановления вступает в прямой конфликт с базовыми требованиями законодательства о безопасности дорожного движения.

1.2. Класс протектора и целевое назначение шины. Наряду с типоразмером и индексом нагрузки функциональное назначение шины определяется рисунком протектора – от шоссейных высокоскоростных (UHP/HP), рассчитанных на 100% асфальтового покрытия, до специализированных внедорожных (НТ, АТ, МТ), предназначенных для смешанных покрытий и тяжёлого бездорожья.

Модельный ряд ОАО «Белшина» в легковом сегменте (диаметры R13–R16) ограничен исключительно шоссейными шинами дорожного рисунка протектора: завод не производит шины классов АТ и МТ для легковых автомобилей.

По этой причине наличие у ОАО «Белшина» дорожной модели совпадающего типоразмера не является и не может являться аналогом импортных шин класса АТ или МТ того же размера, необходимых для эксплуатации на грунтовых дорогах, в сельской местности и на пересечённой местности. Заменить такую импортную шину отечественной продукцией невозможно физически, вне зависимости от совпадения типоразмера.

Таким образом, ограничение импорта по формальному признаку совпадения размера полностью исключает доступ потребителя к целому классу продукции, не имеющему отечественного аналога в принципе, что создаёт прямую угрозу безопасности дорожного движения в условиях, где применение шоссейной шины технически недопустимо.

1.3. Дефицит всесезонных шин с маркировкой 3PMSF. В соответствии с п. 207¹ ПДД Республики Беларусь круглогодичная эксплуатация всесезонных шин разрешена исключительно при наличии знака в виде горной вершины с тремя пиками и снежинки (3PMSF). Этот сегмент занимает до 15% рынка, однако ОАО «Белшина» не способно обеспечить потребности внутреннего рынка:

- в диаметре R16 завод не производит 11 ключевых типоразмеров (в том числе 195/55, 205/55, 205/60, 205/65, 215/60, 225/55, 225/60, 225/75), закрывая рынок лишь двумя позициями;

- в диаметре R15 у завода полностью отсутствуют всесезонные шины 3PMSF в размерах 185/60R15, 185/65R15, 195/60R15, 205/55R15, 205/75R15.

1.4. Климатическое несоответствие зимней линейки. Мощности предприятия ориентированы на зимние шины «скандинавского» типа для глубокого снега и льда, тогда как реальные условия очищенных и обработанных реагентами дорог Беларуси требуют шин «европейского» типа. Эксплуатация «скандинавских» шин на мокром асфальте при околонулевых и плюсовых

¹ Правила дорожного движения Республики Беларусь.

температурах существенно увеличивает тормозной путь и риск аквапланирования.

Более того, следует особо подчеркнуть, что в перечне предложенных к регулированию типоразмеров ОАО «Белшина» в принципе не обеспечивает выпуск продукции во всех необходимых сезонных исполнениях. В значительном числе позиций отечественный производитель не выпускает шины в требуемых зимних модификациях. В частности, не выпускаются следующие зимние шины, в отношении которых предлагается ввести лицензирование: 205/70R14, 205/70R15, 205/75R15, 205/70R16, 215/55R16, 215/70R16, 225/55R16, 225/75R16, 235/60R16.

Искусственное ограничение импорта в условиях отсутствия у отечественного производителя полного сезонного ряда неизбежно приведет к срыву сезонной смены резины и дефициту в пиковые периоды спроса.

1.5. Грузовой сегмент (индекс нагрузки более 121). Правила эксплуатации коммерческого транспорта требуют строгого разделения шин по осям установки (рулевая, ведущая, прицепная) и их точного соответствия скоростным и весовым нагрузкам. Номенклатура ОАО «Белшина» этим критериям не отвечает: завод предлагает устаревшие «универсальные» модели без разделения по осям эксплуатации. Эксплуатация таких шин на тяжелой технике создает риски аварийности. Детальный перечень несоответствий по всей линейке типоразмеров прилагается.

Даже там, где отечественные модели номинально существуют, их ресурс пробега составляет всего 100 000–140 000 км против 250 000–350 000 км у импортных аналогов, а повышенное сопротивление увеличивает расход топлива, что повышает эксплуатационные издержки белорусских перевозчиков.

Таким образом вышеизложенное опровергает исходную посылку Проекта о наличии полноценной отечественной альтернативы и одновременно свидетельствует о прямой угрозе безопасности дорожного движения в случае его принятия.

2. Прямой финансовый ущерб республиканскому бюджету и невозполнимые убытки субъектов хозяйствования.

2.1. О финансовом эффекте Проекта.

Разработчик декларирует прирост налогов в 6,0 млн рублей от дополнительной выручки ОАО «Белшина», не учитывая выпадающие доходы бюджета от сокращения импорта.

По информации одного из крупнейших импортеров шин, с начала 2026 года им было уплачено:

Код ТН ВЭД	Пошлина	НДС	Итого
4011 10 000 3 (легковые)	4,13 млн руб.	9,09 млн руб.	13,22 млн руб.
4011 20 900 0 (грузовые)	2,58 млн руб.	5,67 млн руб.	8,25 млн руб.
Итого:	6,71 млн руб.	14,76 млн руб.	21,47 млн руб.

Таким образом, только таможенные пошлины одной компании (6,71 млн рублей) превышают весь заявленный эффект проекта для всей страны (6,0 млн рублей). В масштабах отрасли ограничение импорта образует в бюджете дефицит в десятки миллионов рублей и дополнительно затронет налог на прибыль дилеров, СТО, логистических и торговых компаний, задействованных в цепочке поставок.

2.2. Переориентация товарных потоков в пользу зарубежных площадок и рынков.

Административная блокировка прямого импорта не приведёт к поддержке отечественного завода – она вытеснит белорусских импортёров и переориентирует потребителей на поставки через резидентов Российской Федерации.

Уже сегодня аналогичная продукция свободно доступна белорусскому потребителю через российские интернет-площадки Ozon и Wildberries, обеспечивающие трансграничную доставку в считанные дни и не подпадающие под требования лицензирования, предусмотренные проектом.

Ещё более значимый канал утечки – сегмент коммерческих грузоперевозок: белорусские международные автоперевозчики, регулярно осуществляющие рейсы через территорию Российской Федерации, при дефиците нужных типоразмеров (по индексам нагрузки, например) внутри страны будут закупать шины непосредственно в России попутно с рейсом, а не у белорусских импортёров, – для них это не дополнительная логистическая нагрузка, а естественное продолжение уже существующего маршрута.

В обоих случаях таможенные пошлины, ввозной НДС и налог на прибыль от соответствующих операций будут уплачиваться в бюджет Российской Федерации. Таким образом, вместо заявленной цели поддержки отечественного производителя Проект фактически создаст канал прямого перетока валютной выручки и налоговых поступлений в пользу иностранных торговых платформ, компаний – как в розничном, так и в коммерческом сегменте.

2.3. Угроза неплатёжеспособности крупнейших импортёров. Наряду с прямыми потерями бюджета проект ставит крупнейших импортеров рынка на грань банкротства из-за блокировки поставок по уже исполняемым внешнеторговым контрактам.

По данным одного из ведущих импортеров, на сегодняшний день в процессе международной логистики (в пути) находится:

- легковых шин (с посадочным диаметром до 16 дюймов) — 118 862 шт.;
- грузовых шин (с индексом нагрузки более 121) — 16 142 шт.

Специфика глобальной шинной индустрии исключает закупки «со склада»: вся продукция размещается в производство и изготавливается заводами по индивидуальным долгосрочным заказам на условиях предоплаты. Это юридически и фактически исключает возможность одностороннего расторжения контрактов и возврата денежных средств производителями.

Введение лицензирования и риск отказа в согласовании ввоза уже изготовленной продукции повлекут блокировку грузов на границе. Необходимость экстренного возврата, оплата сверхнормативного простоя

контейнеров, расходов на хранение и штрафных санкций перевозчиков. Все указано трансформируются в прямые, невосполнимые убытки белорусских импортеров, исчисляемые десятками миллионов рублей.

Принятие акта в представленной редакции наносит удар по добросовестным участникам оборота, грубо нарушает принцип защиты правомерных ожиданий бизнеса и неизбежно спровоцирует масштабные кассовые разрывы, неплатежи по внутренним обязательствам (включая налоги в бюджет Республики Беларусь) и сокращение рабочих мест.

3. Несоответствие проекта праву ЕАЭС и антимонопольному законодательству Республики Беларусь

3.1. Статья 29 Договора о ЕАЭС допускает ограничения во взаимной торговле только в исключительных, не связанных с экономикой случаях (жизнь и здоровье, правопорядок, оборона) и прямо запрещает меры, являющиеся скрытым ограничением торговли или средством неоправданной дискриминации. В обосновании к проекту разработчик указывает истинную цель акта – получение ОАО «Белшина» дополнительной выручки в размере 36,2 млн рублей. Использование нетарифного регулирования и ссылки на «национальную безопасность» для передела рынка в пользу одного хозяйствующего субъекта нарушает статьи 28 и 29 Договора о ЕАЭС.

3.2. Концерн «Белнефтехим» осуществляет владельческий надзор за ОАО «Белшина». Наделение Концерна полномочиями согласовывать ввоз продукции конкурентов ОАО «Белшина» ставит концерн в положение прямой заинтересованности в исходе принимаемых им же решений.

3.3. Пункт 6 проекта допускает отказ в согласовании ввоза со ссылкой на «возможность использования товаров белорусского происхождения», что образует нарушение статьи 23 Закона Республики Беларусь от 12.12.2013 № 94-З «О противодействии монополистической деятельности и развитии конкуренции», прямо запрещающей государственным органам принимать акты, ограничивающие конкуренцию или создающие дискриминационные условия.

4. Дополнительно отмечаем, что в настоящее время Департаментом защиты внутреннего рынка ЕАЭС проводится специальное защитное расследование в отношении автомобильных шин посадочным диаметром от 13 до 21 дюйма включительно (публикация № 2026/481/SG14 от 07.05.2026), по результатам которого могут быть введены специальные защитные меры в отношении ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза автомобильных шин. Полагаем, что до принятия решения по результатам расследования принятие постановления является преждевременным.

Также обращаем внимание разработчика, что в соответствии с пунктом 5 статьи 45 Закона № 130-З² при подготовке проекта нормативного правового акта, предусматривающего введение новой административной процедуры, требуется проведение оценки регулирующего воздействия проекта на условия

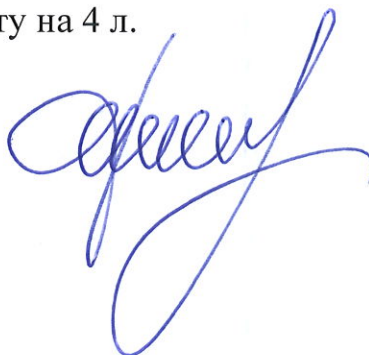
² Закон Республики Беларусь от 17.07.2018 № 130-З «О нормативных правовых актах».

осуществления предпринимательской деятельности (ОРВ), а в соответствии с пунктом 28 Инструкции № 54³ информация, подготовленная и проанализированная при проведении ОРВ, а также пояснения к указанной информации и выводы включаются в отчет о результатах ОРВ, прилагаемый к обоснованию необходимости принятия (издания) нормативного правового акта⁴. Полагаем, что при доработке обоснования с учетом требований Инструкции № 54 должны быть отражены сведения о негативных последствиях принятия постановления и скорректированы экономические результаты с учетом приведенной нами информации.

На основании изложенного принятие проекта постановления Совета Министров Республики Беларусь «О лицензировании импорта» в представленной редакции считаем нецелесообразным: проект технически не обоснован, экономически убыточен для государства и участников рынка и противоречит праву ЕАЭС и антимонопольному законодательству Республики Беларусь.

Приложение: по тексту на 4 л.

Председатель РСПП



А.И.Швец

³ Инструкции по прогнозированию последствий принятия (издания) нормативных правовых актов утверждена постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 25.01.2019 № 54 "О прогнозировании последствий принятия (издания) нормативных правовых актов".

⁴ В представленном для рассмотрения пакете документов отчет о результатах ОРВ отсутствует.