Pakistańskie fabryki opon pod specjalnym nadzorem

data aktualizacji: 2026.11.02



Pakistan chce poprawić skuteczność ściągania podatków od legalnie działających producentów opon i w tym celu przenosi teraz rozwiązanie wdrożone wcześniej m.in. w przemyśle cementowym. I tu zadanie powierzono tej samej firmie, której zaawansowana technologia cyfrowej kontroli na liniach produkcyjnych pozwala skrupulatnie zliczać produkty i takie dane porównywać z deklaracjami podatkowymi producentów.

Pakistan to podręcznikowy przykład państwa, które nakłada wysokie cła i podatki, a jednocześnie ma słabe procedury celne, więc pozostaje jednocześnie wymarzonym miejscem dla przestępczości gospodarczej. W kraju działa 9 zakładów produkujących opony. Co ciekawe, eksport opon z Pakistanu wzrósł z zaledwie 35 mln USD w 2022 roku do 150 milionów USD, a pakistańskie opony trafiają m.in. do USA i Brazylii. Kraj ten poza rynkami zbytu za granicą, ma rosnące potrzeby krajowe w dziedzinie mobilności. Wzrost popytu rok do roku napędzany jest w kraju słabym stanem dróg, ogromnym udziałem pojazdów dwu- i trzykołowych, które to odpowiadają za blisko połowę całkowitego popytu ilościowego, oraz rozwojem flot e-commerce i logistyki. Krajowe fabryki zwiększają moce produkcyjne, a państwo chce mieć pewność, czy poza 26 milionami opon – dane skarbówki za ubiegły rok, nie powstała żadna kolejna, od której nie odprowadzono podatku.

Tyle, że dużo większym problemem tego kraju są opony z przemytu, które według znawców tematu r/r stanowią ponad 50% podaży krajowej. Najwięcej takich trafia przez granicę z Afganistanem. Do tego dochodzą opony podrabiane przez nielegalnie działających wytwórców krajowych.

Regulacje dotyczące towarów podatnych na przemyt

Prawdą jest, że w Pakistanie szara strefa nagminnie zajmuje się „klonowaniem opon”. W ten sposób powstają opony m.in. w rozmiarach 350-8 i 400-8 do riksz. Przypominają do złudzenia produkt znanej marki, ale poza skopiowanym wzorem bieżnika ich mieszanka gumowa i konstrukcja bywa po prostu tandetna, skoro jest to wyrób rzemieślniczy o niskiej powtarzalności jakości. Ich walorem jest

oczywiście bardzo niska cena. Do tego dochodzi manipulowanie numerami seryjnymi i datami produkcji. Nie tak dawno urząd celny Pakistan Customs przeprowadził operację w dzielnicy Mauripur w Karaczi, gdzie zabezpieczono aż 55 000 przemyconych opon z Malezji, Tajlandii i Chin. Trafiły najpewniej w kontenerach i drogą morską, ale równie dobrze ogumienie jest przemycane ciężarówkami przez słabo kontrolowane obszary przygraniczne z Afganistanem.

Problem stał się na tyle poważny, iż państwo to zdecydowało się objąć opony szczególnymi regulacjami dotyczącymi tranzytu. 3 października 2023 r. pakistańskie Ministerstwo Handlu wydało rozporządzenie S.R.O. 1397(I)/2023, które wprost objęło opony (kod celny HS 4011) dodatkowymi środkami dotyczącymi towarów podatnych na przemyt w ramach afgańskiego tranzytu. A teraz organy podatkowe chcą pakistańskie fabryki opon objąć specjalnym systemem nadzoru.

Jak policzyć każdą oponę wyprodukowaną w kraju?

Federalna Rada Skarbowa (FBR) nałożyła kilka dni temu na krajowych producentów opon obowiązek zainstalowania elektronicznych systemów monitorowania produkcji. Zarządzenie nr 32 z 2026 roku wydane w formie ogólnego rozporządzenia w sprawie podatku od sprzedaży (Sales Tax General Order – STGO), włącza branżę oponiarską do systemu elektronicznego nadzoru prowadzonego przez FBR.

Dziś wiadomo, że do 30 listopada nowy obowiązek obejmie dziewięciu producentów opon: Ghandhara Tyre and Rubber Company Ltd, Service Long March Tyres Ltd, Service Tyres (Private) Ltd, Panther Tyres Ltd, Diamond Tyres Ltd, Service Industries Ltd, Ghauri Tyre and Tube (Pvt) Ltd, Crown Tyres Ltd i United Rubber (Pvt) Ltd. Zgodnie z nowymi przepisami wszyscy wymienieni muszą zainstalować sprzęt i oprogramowanie wyłonione w błyskawicznym przetargu, by przy każdym przenośniku na linii końcowej elektronicznie ewidencjonować każdą z opon.

System będzie automatycznie zliczał każdą wyprodukowaną oponę. Będzie rozpoznawał jej podstawowe parametry (rozmiar, szerokość, wzór bieżnika i wagę), a wszystkie te dane będą przesyłane na bieżąco do centralnego systemu urzędu skarbowego. W ten sposób skarbówka będzie mogła porównać rzeczywistą produkcję z deklaracjami podatkowymi producentów. Pomysłodawcy nie ukrywają, że celem takiego wdrożenia jest ograniczenie nieujawnionej produkcji i unikanie podatków.

Kontrolowanie faktycznej wielkości produkcji opon

Dziś za wcześnie o jakiekolwiek komentarze, ale jedno nie ulega wątpliwości. Pakistański fiskus boryka się z gigantyczną luką w podatku obrotowym (szacowaną na 3,7 biliona rupii). Czy wzmożona kontrola fabryk dostarczy dodatkowych wpływów podatkowych?

Kontrolowanie legalnej produkcji opon oraz zwalczanie nielegalnego importu i podrabiania opon to raczej dwa różne problemy i niekoniecznie można je rozwiązać tym samym narzędziem. Jedno jest pewne, w tym kraju kolejna branża ma być objęta systemem, z którego słynie ISSM Labelling Solutions (Pvt) Ltd. Ta pakistańska firma z sektora technologii informacyjnych specjalizuje się w sztucznej inteligencji (AI), analityce wideo oraz systemach monitorowania dla przedsiębiorstw i instytucji rządowych. ISSM współpracuje z Federalną Radą Skarbową Pakistanu, aby wykorzystać najnowsze zdobycze technologiczne do monitorowania produkcji w przemyśle. Pakistański premier Shehbaz Sharif mówił w październiku br. o oporze części przemysłu wobec elektronicznego monitoringu, ale wskazywał przede wszystkim sektor tekstylny. Jednocześnie chwalił firmy, które dobrowolnie wdrożyły system. O kim mowa?

Wspomniany system początkowo wdrożono wśród producentów cementu. Track & Trace System

(TTS) rozpoczęto instalować w 2023 roku. Wtedy rozpoczęto jego wdrażanie, ale wystąpiły opóźnienia. Opóźnienia sprawiły, że termin pełnoskalowego wdrożenia przesunięto na kwiecień 2024. Dopiero wtedy 27 krajowych zakładów było gotowych, by każdy worek cementu mógł otrzymać unikalne oznaczenie podatkowe, a takie dane z produkcji na bieżąco trafiały do systemu FBR. W podsumowaniu za rok ubiegły skarbówka odnotowała wzrost wpływów podatkowych o 32 mld rupii pakistańskich z sektora cementowego, co miało być dowodem skuteczności narzędzia dla ograniczania nieujawnionej produkcji.

W międzyczasie systemem specjalnego nadzoru objęto szereg innych branż, w tym producentów herbaty pakowanej, sprzętu AGD/RTV, papieru i tektury, ale też np. mleka pakowanego i napojów butelkowanych. Odkąd ISSM zyskała duży rozgłos jako autoryzowany dostawca rozwiązań technologicznych dla FBR, obiecuje wdrożyć w fabrykach opon udoskonaloną funkcjonalność systemu o nazwie Digital Eye. Swoiste liczydło będzie wykrywać i zgłaszać nieoczekiwane przestoje np. na skutek awarii maszyn, ale i manipulacje czy próby ominięcia bramki urządzeń monitorujących. System monitorowania ma prowadzić prowadził dzienniki audytu i generować raporty z danymi analitycznymi w celu wsparcia egzekwowania przepisów prawa podatkowego. Owe bramki mają być zdublowane, więc „liczydło” będzie zainstalowane przy prasach wulkanizacyjnych i jednocześnie na końcu podajnika taśmowego.

Dlaczego premier w swoim wystąpieniu wspomniał o oporze niektórych reprezentantów przemysłu wobec elektronicznego monitoringu? Za każdym razem koszty wdrożenia nowego systemu monitorowania ponoszą pakistańscy producenci, a nie państwo. Także tu koszty wdrożenia systemu poniosą pakistańscy producenci opon. Wszystkie fabryki muszą sfinansować wymagane urządzenia i ponosić bieżące koszty funkcjonowania. A w zamian? Nadal brak gwarancji, że państwo ograniczy napływ przemycanych opon lub lokalną produkcję podróbek. A to może być o tyle irytujące, że pakistański sektor przemysłowy podlega 20 (sic!) różnym podatkom i opłatom federalnym oraz prowincjonalnym. Producenci opon płacą 20-procentowy podatek za importowaną sadzę, muszą oczywiście rozliczać podatek dochodowy, a do tego dochodzi podatek od sprzedaży, koszty energii i zatrudnienia, a za chwilę dodatkowe koszty utrzymania infrastruktury ewidencjonującej każdą oponę.

Fot. FBR

Źródło: