



## Упрощение транзитной системы

---

Мнения, выраженные в данном документе, являются мнением авторов и не обязательно отражают мнение и политику Азиатского Банка Развития (АБР) или его Совета Директоров или правительств, которые он представляет. АБР не делает каких-либо утверждений и не предоставляет никакие гарантии относительно источника, подлинности, аккуратности, полноты или достоверности какого-либо из утверждений; а также по предоставленной информации, данным, интерпретации, совета, мнения или взглядов.

Материалы к докладу по теме: «Упрощение транзитной системы»

**1. Упрощение, стандартизация и взаимное признание процедур таможенного контроля и документации по транзитным перевозкам (включая признание таможенных пломб и печатей).**

**Региональные системы транзита (обзор).**

Принимая во внимание, что государств – члены Комитета по таможенному сотрудничеству (кроме Китая и Монголии) до недавнего времени являлись республиками СССР, то вполне логично, что наиболее тесное сотрудничество по вопросам таможенного дела налажено именно между этими государствами.

Одним из практических вопросов для упрощения транзитных перемещений товаров является достижение согласий о взаимном признании процедур таможенного контроля и документации по транзитным перевозкам, включая признание таможенных пломб и печатей.

В отчетах ТАСИС по проекту ТРАСЕКА отмечалось следующее.

**Проблема:** С целью идентификации используются различные печати, даже, несмотря на то, что способ транспортировки может не быть утвержденным TIR и по этой причине печати могут быть подделаны.

**Рекомендация:** В подобных случаях могут быть использованы различные методы идентификации (номера, описание или даже использование печатей на товарах). Как правило, перевозка на внутренние таможенные терминалы разрешается лишь в случаях, когда используемое транспортное средство может быть запечатано таким образом, что будут очевидны признаки возможного вскрытия. Помимо системы использования номеров индивидуальных печатей, необходимо использование такой информации как номера регистрации транспортного средства, детальное описание товаров, в частности заводской номер и т.д.).

Кыргызской Республикой подписан целый ряд международных документов, касающихся взаимного признания транзитных документов, пломб и печатей:

- Соглашение о сотрудничестве и взаимопомощи в таможенных делах от 15.04.1994 г. (СНГ);
- Соглашение об упрощении и унификации процедур таможенного оформления на таможенных границах от 08.07.1994 г. (СНГ);
- Соглашение между Государственным налоговым комитетом Республики Узбекистан и Государственной таможенной инспекцией при Правительстве Кыргызской Республики о взаимном признании таможенных документов и таможенных обеспечений от 25.12.1996 г.;
- Соглашение между Государственным таможенным комитетом Кыргызской Республики и Таможенным комитетом при Правительстве Республики Таджикистан «О взаимном признании таможенных документов и таможенных обеспечений» от 06.05.1998 г.

По транзитным перевозкам:

- Соглашение о принципах и условиях взаимоотношений в области транспорта от 30.12.1993 г. (СНГ);

- Соглашение о порядке транзита через территории государств-участников Содружества Независимых Государств от 04.06.1999 г.;
- Соглашение о единых условиях транзита через территории государств-участников Таможенного союза от 22.01. 1998 г.;
- Соглашение о транзитной торговле Организации Экономического Сотрудничества (ЭКО) от 15.03 1995 г.;
- Рамочное Соглашение ЭКО по транзитным перевозкам от 09.05. 1998 г.;
- Протокол о таможенных перевозчиках государств-участников Содружества Независимых Государств (принят Решением СРТС СНГ от 30 сентября 1999 года N 2/24);
- Протокол о таможенных перевозчиках государств-участников Таможенного союза (Решение СРТС ТС от 15 октября 1999 года)

В отношении Китая и Кыргызстана соглашений о взаимном признании таможенных обеспечений и таможенных документов на сегодняшний день не имеется.

Однако в марте 2003 года между Главным таможенным управлением Китая и Департаментом таможенной службы Кыргызской Республики подписан Протокол намерений по отдельным вопросам и в частности касающегося взаимного признания таможенных документов и средств таможенного обеспечения, реализация которого дает реальные возможности усиления сотрудничества между таможенными службами сторон.

В настоящее время между Кыргызской Республикой и Монголией начата двусторонняя переписка с целью заключения протокола о сотрудничестве в таможенных делах.

Необходимо отметить, что взаимное признание применяемых таможенными службами различных стран средств таможенного обеспечения имеет большое практическое значение для работы таможенных служб. Интересен в этом смысле опыт таможенных служб Таджикистана и Кыргызстана, когда была достигнута договоренность во времена внутренней нестабильности в Таджикистане признавать средства таможенного обеспечения только определенных должностных лиц сопредельных таможенных органов.

Таможенный режим транзита установлен главой 6 Таможенного кодекса Кыргызской Республики, а также Положением о таможенном режиме транзита, утвержденным Приказом ГТИ № 15-11/753 от 23.11.00г., зарегистрированным в Министерстве юстиции Кыргызской Республики за № 196 от 05.12.00г.

В соответствии со статьей 36 ТК Кыргызской Республики определены следующие условия помещения товаров под таможенный режим транзита:

- надлежащего оборудования транспортного средства;
- таможенного сопровождения;
- перевозка товаров таможенным перевозчиком.

Правила оборудования транспортных средств (контейнеров) для перевозки товаров с таможенными печатями и пломбами утверждены постановлением Правительства Кыргызской Республики № 119 от 20.03.96г..

Таможенное сопровождение товаров и транспортных средств осуществляется в соответствии с Положением о таможенном сопровождении, утвержденным Приказом ГТИ № 115-11/547 от 10.08.00г., зарегистрированным в Министерстве юстиции Кыргызской Республики за № 151 от 30.08.00г. Согласно Реестра платных и бесплатных услуг, оказываемых государственными органами, таможенное сопровождение товаров осуществляется бесплатно.

Перевозка товаров таможенным перевозчиком регламентируется Положением о таможенном перевозчике, утвержденным Приказом ГТИ № 15-11/638 от 29.09.00г., зарегистрированным в Минюсте Кыргызской Республики за № 174 от 09.10.00г.

Нормативными актами Кыргызской Республики в отношении отдельных категорий товаров установлено следующее.

- ППКР № 3 от 04.01.1999 года установлен порядок транзитных перевозок спирта и алкогольной продукции по таможенной территории Кыргызской Республики путем внесения владельцем груза на депозитный расчетный счет таможенного органа залога, равного сумме акцизного налога и налога на добавленную стоимость на перевозимый объем продукции.
- Согласно ППКР № 276 от 14 мая 1997 года «О реализации Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением и Соглашения о контроле за трансграничной перевозкой опасных и других отходов» регламентирует порядок транзитного перемещения опасных отходов.

Постановлением Правительства Кыргызской Республики от 12 мая 1997 года № 274 утвержден перечень автомобильных маршрутов, предназначенных для перемещения импортируемых и экспортируемых товаров и продукции, а также для пропуска транзитных автомобильных перевозок (в том числе иностранным автотранспортом) через таможенную территорию Кыргызской Республики.

Кыргызская Республика присоединилась Законом Кыргызской Республики от 19 декабря 1997 года № 99 к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) от 1975 года, а с 20 ноября 2000 года является страной, которая выдает и гарантирует Тир Карнеты, признаваемые зарубежными таможенными службами.

Необходимость решения вопросов транзитного перемещения товаров для создания наиболее благоприятных условий субъектам внешнеэкономической деятельности предопределяет участие Кыргызской Республики в различных интеграционных образованиях и экономических блоках.

Так, в настоящее время Кыргызская Республика является участницей таких интеграционных объединений, как Содружество Независимых Государств (СНГ), Евразийское Экономическое сообщество (ЕврАзЭС), Центральноеазиатское сообщество (ЦАС), Организация Экономического Сотрудничества (ЭКО).

Участие Кыргызской Республики в указанных объединениях дает возможность наряду с решением других экономических и политических вопросов выработать совместных мер по гармонизации и унификации законодательств Сторон в сфере таможенного дела, упрощению таможенных процедур при движении трудовых ресурсов, товаров и услуг через границы Сторон, решению вопросов транзитного перемещения товаров.

Так, например, в рамках Организации экономического сотрудничества (ЭКО) подписаны Соглашение о транзитной торговле Организации Экономического Сотрудничества (ЭКО) от 15 марта 1995 года (ратифицировано Законом Кыргызской Республики от 15 января 2000 года № 17) и Рамочное Соглашение ЭКО по транзитным перевозкам от 9 мая 1998 года (утверждено постановлением Правительства Кыргызской Республики от 18 августа 2001 года № 459).

Данные международные правовые акты направлены на оказание содействия в торговле и минимизации задержек при транзитном перемещении товаров через территории государств-участников ЭКО.

Согласно статьи 28 Рамочного Соглашения ЭКО по транзитным перевозкам от 9 мая 1998 года Договаривающиеся стороны, которые являются участницами Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 года, будут применять между собой положения данной Конвенции.

Кыргызская Республика с 20 декабря 1998 года является членом Всемирной торговой организации. Наряду с рядом преимуществ, которые предоставляется членам

ВТО во взаимной торговле, членство в ВТО дает возможность решить вопросы транзитного перемещения товаров наиболее цивилизованными путями и методами.

В соответствии со статьей 5 Генерального соглашения по тарифам и торговле «Любая договаривающаяся сторона может требовать, чтобы транзитные перевозки через ее территорию совершались через соответствующую входную таможенную, но, за исключением случаев несоблюдения применяемых таможенных законов и правил, такие перевозки, идущие из территорий других договаривающихся сторон или на их территорию, не подвергаются каким-либо излишним задержкам или ограничениям, и они освобождаются от таможенных пошлин и от всех транзитных или других сборов, установленных в отношении транзита, за исключением сборов за перевозку или сборов, соразмерных с административными расходами, вызываемыми транзитом, или со стоимостью предоставляемых услуг».

Однако, если, например Европейское экономическое сообщество на сегодняшний день применяет единые механизмы обеспечения условий транзита, то, к сожалению, на постсоветском пространстве вопросы цивилизованного решения обеспечения транзита находятся на стадии выработки общих подходов.

Соглашением о создании зоны свободной торговли от 15 апреля 1994 года, являющегося базовым для стран постсоветского пространства установлено, что соблюдение принципа свободы транзита является важнейшим условием достижения целей настоящего Соглашения и существенным элементом процесса их подключения к системе международного труда и кооперирования.

Статьей 10 Соглашения о создании зоны свободной торговли от 15 апреля 1994 года определено, что транзит через территории каждой Договаривающейся Стороны осуществляется на основе принципа свободы транзита по путям, наиболее подходящим для международных перевозок, для транзитных перевозок на территории или с территорий других Договаривающихся Сторон без какого-либо различия или дискриминации, основанной на флаге судов, месте происхождения, отправления, захода, выхода или назначения или на каких-либо обстоятельствах, относящихся к собственности на товар, суда или другие транспортные средства.

Аналогичная норма заложена в Соглашении о единых условиях транзита через территории государств-участников Таможенного Союза от 22 января 1998 года, активным членом которого является Кыргызская Республика.

Несмотря на имеющиеся договоренности, зачастую они носят декларативный характер и не дают возможности практического применения для создания каких-либо приемлемых условий транзитного перемещения товаров. Фактически отсутствие согласованного подхода в вопросах транзита ведет к применению положений национальных законодательств, что создает значительные трудности для развития торговли.

В настоящее время одними из основных механизмов обеспечения транзита является применение таможенного сопровождения или внесения причитающихся сумм таможенных платежей и налогов на депозитный счет таможенного органа в стране транзита. Указанные методы являются неудобными для субъектов внешнеэкономической деятельности, возникает необходимость адаптации к положениям, регламентирующим транзит в каждой стране транзита, значительно удорожает стоимость перевозок, снижает скорость доставки товаров.

В отчетах ТАСИС по изучению возможностей региона при реализации проекта ТРАСЕКА значительное внимание было уделено вопросам обеспечения транзитных перевозок товаров. В частности, в разделе «Проблемы - Рекомендации» по данным вопросам было отмечено следующее.

--

**Проблема:** На некоторых границах используется практика Таможенного Сопровождения или «Конвоя», что стоит денег, повышает уровень коррупции, вызывает неприемлемые задержки и как правило не отвечает требованиям. Часто требуется оплата подобных услуг, но на практике такая оплата не регистрируется, а прозрачность не бывает обеспечена.

**Рекомендация:** Так как Международная Конвенция о Согласовании Уровня Проведения Контроля на границы предполагает применение конвоя лишь в исключительных случаях, национальное законодательство отдельной страны должно быть переделано соответствующим образом. Таким образом, существующая система Таможенного сопровождения может быть формально упразднена лишь путем внесения изменений в законодательство. Если такие изменения являются нежелательными или отнимут слишком много времени, то такая Таможенная услуга, связанная с большим риском и стоящая больших денег, должна стать настолько дорогостоящей для пользователей, что частные предприниматели будут отдавать предпочтение другим методам контроля, как это практикуется во многих странах мира.

Практически во всех постсоветских странах практика применения таможенного сопровождения признается как одна из самых эффективных и необходимых. При этом многими государствами не проводится анализ, насколько риск оставления товаров на территории страны транзита велик, каков статус импортера или экспортера товара (крупные государственные предприятия, государственные министерства и ведомства, признанные крупные товаропроизводители с мировой маркой, перевозка специфичных товаров, не используемых в экономике страны транзита).

Другим фактором является излишняя коммерциализация вопросов транзита, когда экономические выгоды отдельной транзитной страны, полученные от таможенного сопровождения, превалируют над международными принципами.

В рамках исследований по ТРАСЕКА был отмечен также ряд проблем, препятствующих внедрению современных методов контроля за транзитными перемещениями, которые приведены ниже.

**Проблема:** Национальная Транзитная Система (не TIR) существует, но редко используется, потому что система гарантий не эффективна и слишком дорогостояща.

**Рекомендация:** Для всей системы национально транзита следует разработать детальную и действенную систему гарантий, которая уже существует в частности для TIR. Такая система должна быть разработана с участием заинтересованных кругов предпринимателей, а также возможно с помощью официальных представителей Европейской Таможни, с опытом в сфере организации систем транзита и гарантий, таких как Новая Таможенная Транзитная Система (НТТС) в нескольких соседних странах ЕС.

**Проблема:** Для принятия системы гарантий требуется рекомендация, однако существующая система уже слишком сложна даже на столь ранней стадии. Это предъявляет грузоотправителям слишком сложные требования.

**Рекомендации:** Использование общих закладных (гарантий), в отличие от индивидуальных закладных, для каждой операции, значительно облегчило бы степень нагрузки. Финансовые институты должны быть опрошены по этому поводу, то есть просвещение и убеждение финансовых институтов для дачи гарантий под закладные. В начале его использование может быть ограниченным и применяться только по отношению к грузоотправителям/грузополучателям с подтвержденным объемом годового дохода.

Импортёры также могут воспользоваться услугами Таможенного сопровождения, как описано выше и нести корпоративные расходы.

**Проблема:** Было высказано мнение, что система таможенных закладных/гарантий для товаров облагаемых высокими пошлинами может оказаться не применимой в различных странах региона в настоящее время, и что сопровождение будет всегда необходимо по следующим причинам:

- Опасения администрации о возможной фальсификации соответствующей документации;
- Банковская система может оказаться неподготовленной к подтверждению гарантий ввиду отсутствия практического опыта и деловых отношений в этой сфере между торговцами и банками;
- До сих пор во многих странах региона продолжают оставаться сложности в сфере связи с ППГ, за исключением очень коротких сообщений;
- Значительное ежедневное колебание курсов соответствующих валют; и
- Отсутствие системы Таможенных Брокеров (только Таможенные Агенты).

**Рекомендация:** Таможня должна принимать более активное участие в брокерских сделках происходящих между Финансовым и Торговым секторами. Все заинтересованные стороны могут приобрести коммерческие преимущества: в случае наличия действенной системы гарантий, работа Таможни была бы упрощена, торговый сектор смог бы быстрее получать приобретенные товары, а банки и прочие финансовые институты, такие как страховые агенты, получили бы возможность зарабатывать деньги. Администрация таможенных органов должна подумать о спонсорстве семинаров и конференций посвященных данной тематике. Преимущества четко работающей системы таможенных гарантий/закладных применяемой по отношению к таможенным и прочим косвенным налоговым обязательствам по транзитным грузам, являются очевидными, и представлены в частности уменьшением нагрузки на таможню, повышение эффективности, надежности и уверенности на пограничных контрольно-пропускных пунктах, а также преимущества для финансового сектора, предоставляющего спонсорскую поддержку.

**Проблема:** Если отдельная гарантия не была подготовлена перед прибытием на пункт въезда в страну, то это вызывает серьезные задержки.

**Предполагаемое решение:** Необходимо обеспечение следующего:

- Транзитная система ЕС была разработана для разрешения подобных проблем. Таким образом, необходимо рассмотрение вопроса применения схожей системы в форме дополнений к существующей системе, для получения преимуществ от опыта ЕС.
- В связи с интересами местных банков, необходимо развитие системы гарантий, при которой соответствующий банк – считаемый пригодным для подобных действий со стороны Таможни по результатам тендера, открывает счет, с которого считывается сумма гарантии для конкретного вида импортируемых продуктов.
- Признано, что банковская система в некоторых странах региона еще не достигла системного опыта присущего прочим странам. Им, однако, необходимо рекомендовать развитие подобной системы, так как это откроет новые перспективы для заработка банков. Вовлечение Таможни и групп предпринимателей в развитие этой системы обеспечит представление потребностей клиентов в этой системе. Кроме того, возможно использование опыта других стран в этой сфере.
- В результате, это может привести к ускоренному растаможиванию приобретенных товаров от границы до внутренней системы Таможни.

- Необходимо обеспечение возможности выплаты наличного депозита на границе. Этот депозит в дальнейшем может быть покрыт путем представления ордера во внутреннюю Таможенную администрацию (без необходимости возвращения импортера в пограничную администрацию).
- Предпочтительным решением является использование общих закладных, а не отдельных закладных для каждой операции.

Работа по внедрению системы банковских гарантий находится в начальной стадии, в частности в рамках ЕврАзЭС, в которую входят Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Беларусь и Россия, и необходимо отметить, что на сегодняшний день вопросов больше, чем приемлемых в практическом плане ответов. На практике и в понимании указанных стран решение вопросов транзита выходит за рамки таможенных служб, а затрагивает также интересы банковской сферы включая интересы Национальных банков сторон, Министерств финансов. Различия национальных порядков выдачи гарантийных обязательств банками, а также неравномерность развития банковского сектора также не способствует эффективному внедрению системы банковских гарантий в регионе. При практической реализации применения банковских гарантий возникает проблема исчисления причитающихся таможенных платежей и налогов ввиду разницы в ставках таможенных пошлин и налогов в различных государствах, необходимость приведения достаточных доказательств об оставлении товара в определенной стране транзита, определения порядка проведения расследований по спорным вопросам.

Внедрение Новых Таможенных Транзитных Систем по опыту Европейских стран в настоящее время не представляется возможным в силу значительного различия в развитии информационных технологий.

Кыргызской таможенной службой на 20-ом заседании Руководителей таможенных служб государств-членов ЕврАзЭС был предложен проект соглашения, при котором гарантирующим доставку товаров до страны назначения транзитом выступал таможенный орган страны назначения (отправления) товара. Достаточно жесткий механизм документального контроля за перемещением и доставкой товаров до страны назначения, определение пунктов пересечения и выезда из транзитной страны, определение маршрутов движения при транзитной перевозке, заложенные в проекте соглашения, практически делают возможным осуществления транзитного перемещения без применения финансовых гарантий. При этом таможенные органы сторон сами формируют списки наиболее добросовестных участников внешнеэкономической деятельности, в отношении которых риск недоставления товаров до страны назначения был бы минимизирован.

Проект соглашения был принят во внимание и идею выдачи гарантийных обязательств было рекомендовано принять при разработке аналогичных соглашений для обеспечения транзитного перемещения товаров по странам ЕврАзЭС. Кроме того, было рекомендовано механизм применения гарантий таможенных органов сторон апробировать путем заключения двусторонних соглашений.

### **Применение страхования при транзитных перевозках товаров.**

Наиболее привлекательным в реализации механизма упрощения системы транзита, в рамках КТС, в плане универсальности и приемлемости в качестве эффективного инструмента контроля является Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) от 1975 года (Кыргызская Республика



ратифицировала Конвенцию Законом Кыргызской Республики от 19 декабря 1997 года № 99).

Однако недостатком такого механизма является достаточно дорогое обеспечение книжки МДП, которая доступна только для специализированных автотранспортных предприятий, наличие автотранспортных средств, которые могут быть допущены к перевозкам по процедуре ТИР КАРНЕТ.

Перспективной представляется развитие транзитных перевозок с применением страхования в случае недоставления товаров до места назначения.

Основные принципы государственного регулирования страховой деятельности определены Законом Кыргызской Республики «Об организации страхования в Кыргызской Республики» от 23.07.1998 г. № 96. При этом настоящий Закон не распространяется только на государственное социальное страхование, другие виды обязательного страхования и взаимное страхование, а также договор страхования, условия и порядок осуществления которых регулируются Гражданским кодексом Кыргызской Республики не запрещены.

В соответствии с вышеприведенным Законом Кыргызской Республики вмешательство органов исполнительной власти в страховую деятельность запрещается, за исключением государственного органа управления по страховому надзору Кыргызской Республики. Таким образом кыргызское национальное законодательство не запрещает страхование транзитных перевозок грузов, хотя он требует значительных уточнений применительно к страхованию транзитного перемещения товаров.

Консультации с банками и страховыми компаниями, готовых оказывать такие услуги при транзитных перевозках товаров, показали их значительный интерес к существующей проблеме. В то же время они признали, что существуют проблемы как юридического, так и процедурного плана.

При введении страхования важным вопросом становится вопрос признания страховых полисов одной страны в стране транзитного перемещения товара. Такая норма может быть определена только в международном или многостороннем договоре, которым будет регламентирован порядок проведения страховых операций, порядок приведения доказательств наступления страхового события, функции уполномоченных государственных органов по контролю за соблюдением сторонами обязательств по возмещению таможенных платежей и налогов в стране, где произошло оставление товара без разрешения таможенных органов и другие вопросы. Несомненно, что составление такого документа достаточно сложно, поскольку он будет затрагивать интересы государства транзита и его уполномоченных органов, интересы перевозчика, страховой компании, выдавшей страховой полис, интересы владельца товара, интересы таможенной службы страны отправления (получения) товара. Необходимо отметить, что роль таможенных служб сторон при реализации страхования транзитных грузов будет значительна вследствие того, что именно на нее ложится ответственность за достоверность предоставляемых сведений по недоставлению товара, являющегося основанием для получения страховых выплат.

Кроме этого, нет однозначного мнения по вопросу того, кто будет заключать договор страхования со страховой компанией – перевозчик или владелец товара. Для страны транзита нет принципиального различия, кем будет заключен такой договор при условии того, что страховая компания в установленные сроки возместит ему сумму ущерба. Однако для страховой компании, выдающей страховой полис, данный вопрос имеет существенное значение.

Принципиально норма страхования при международных перевозках заложена в отдельных международных соглашениях, однако такая норма затрагивает только страхование гражданской ответственности.

В частности, анализ двусторонних межправительственных соглашений Кыргызской Республики в области международных автомобильных перевозок показал, что идея страхования (даже если рассматривается пример страхования гражданской ответственности водителей при совершении на территории иностранного государства дорожно-транспортного происшествия) в принципе имеет право на жизнь.

Другим принципиальным вопросом при изучении страхования транзитных грузов на случаи недоставления, относится решение вопроса по законодательству какого государства необходимо проведение страхования – страны отправления (получения) товара или страны транзита. Постановка этого вопроса совершенно очевидна по следующей причине.

Случаи наступления страхового события предполагают наступление непредвиденных, форс-мажорных обстоятельств, как, например, пожар, наводнение, стихийное бедствие, наступление военных событий. Национальные таможенные законодательства практически всех государств не требуют возмещения ущерба в виде выплаты причитающихся таможенных платежей и налогов в стране транзита, если достоверно доказано, что в результате форс-мажорных обстоятельств транзитный товар не попал в национальную экономику государства транзита.

Недоставление товара, при котором транзитный товар попадает в национальную экономику государства транзита, предполагает наличие таких схем транзитного перемещения товара, при котором определенные заинтересованные лица целенаправленно действуют таким образом, чтобы избежать уплаты пошлин и налогов в стране транзита.

В таких случаях наряду с развитием страховой системы обеспечения транзитных перевозок товаров необходимо поставить вопрос борьбы с организованной преступностью, поскольку вопрос стоит об организации нелегальных каналов поступления товаров в национальную экономику страны транзита.

Отдельным вопросом является изучение возможностей страхового сектора каждой страны на предмет реальной обеспеченности выданных страховых полисов.

В настоящее время в Казахстане принят новый Таможенный кодекс, в котором заложена возможность страхования перевозки товаров, находящихся под таможенным контролем. Такая норма предоставляет новые возможности транзитного перемещения товаров через таможенную территорию Казахстана, однако на сегодняшний день не определены механизмы страхования и такая норма носит национальный характер. В случае, если импортерам и экспортерам других стран не будет предоставлена возможность страхования в стране отправления или назначения товара, а не в момент пересечения таможенной границы, то реализация страхования транзита по Казахстану вряд ли будет успешной.

**Совершенствование системы принятия ТИР Карнетов на пунктах пересечения границ и устранение произвольных транзитных сборов на ключевых транзитных маршрутах.**

Во исполнение положений Конвенции МДП 1975 года таможенной службой Кыргызской Республики было разработано и утверждено приказом ГТИ № 15-7/3 от 06.01.99г. Положение о порядке применения Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, которым определены основные положения перемещения товаров и транспортных средств по книжкам МДП.

Приказом ГТИ № 15-11/974 от 11.12.01г. утвержден следующий перечень стационарных таможенных постов КР, осуществляющих пропуск товаров,

перемещающихся по процедуре МДП: «Ак-Жол», «Чалдовар», «Достук», «Иркештам», «Кайрагач», «Бек-Абад», «Чона-Капка», «Ак-Тилек», «Торугарт».

Транспортные средства, перемещаемые товары по процедуре МДП, должны быть допущены для такой перевозки в соответствии с Инструкцией «О порядке допущения транспортных средств (контейнеров) для перевозки товаров под таможенными печатями и пломбами», утвержденной Приказом ГТИ № 15-11/225 от 4 апреля 2000 года.

Обработка и передача данных об оформленных книжках МДП осуществляется в соответствии с Меморандумом взаимопонимания между Гостаможинспекцией, КыргызАСМАП и МСАТ «О сборе, передаче, обработке и обмене данными о завершении действия ТИР карнетов на таможнях пункта назначения (СЕЙФТИР)» и Приказом ГТИ № 15-11/824 от 20.10.01г.

Условия и требования к кыргызским автоперевозчикам, желающим получить допуск к процедуре МДП, предъявляются в соответствии с Правилами допуска кыргызских автоперевозчиков к процедуре МДП, утвержденных Директором ГТИ и Генеральным секретарем КыргызАСМАП.

Наиболее комплексное исследование по устранению барьеров во взаимной торговле сделано ТАСИС в рамках исследований по ТРАСЕКА: Гармонизация процедур пересечения границ.

Одной из проблем в отчетах по ТРАСЕКА подчеркивалось, что в случаях транзита (иногда в случаях с ТИР и почти всегда в случаях национального транзита), необходимо заполнение единого административного документа во всех отделах вопросника, а также требуется полная документация. Это отнимает много времени, часто почти столько же, сколько растаможивание с целью внутреннего употребления.

В качестве рекомендации ТАСИС предложил с целью упрощения и облегчения работы на границе и подготовки импортеров, необходимо уменьшение количества документов требуемых к представлению для растаможивания транзитных грузов. Количество документов необходимо сократить до необходимого минимума (только документы на груз, счет и лицензия или разрешение на товары или способ транспортировки которые делают возможным въезд в страну).

В то же время необходимо отметить, что в каждой стране имеется несколько контролирующих транспортные перемещения государственных контролирующих органов, которые становятся препятствием на пути транзитного перемещения грузов. На апрельском семинаре Комитета по таможенному сотрудничеству сторонам было предложено изучить возможность создания межведомственных рабочих комиссий для изучения и решения проблем при перемещении товаров по процедуре МДП.

Кыргызской таможенной службой были направлены такие предложения в адрес следующих заинтересованных государственных ведомств и частных структур: Министерство внутренних дел, Кыргызская Ассоциация международных автомобильных перевозчиков, «Кыргызинтранс», Министерство транспорта и коммуникаций, наиболее крупному специализированному автопредприятию МГАТП-7.

Указанные организации выявили большой интерес к созданию межведомственной рабочей комиссии, а также внесли следующие предложения в регламент его работы.

Для национальных межведомственных групп предлагается периодичность проведения заседаний раз в два месяца, причем периодичность заседаний председателей межведомственных рабочих групп государств-членов КТС определить один раз в год.

**Проблема:** В странах-членах ТРАСЕКА, теоретически существует Региональная Транзитная Система, которая однако не находит соответствующего применения.

**Рекомендация:** Внедрение региональной системы, например, путем использования модели Новой Таможенной Транзитной Системы (НТТС) ЕС.

**Проблема:** Несмотря на то, что большинство стран региона являются членами Конвенции МДП, она часто не используется. Одна из причин связана с высокой стоимостью книжки МДП, хотя эта причина не кажется достаточно веской для объяснения того, почему такое незначительное количество грузовых машин осуществляет перевозки по Системе TIR.

**Рекомендация:** При рассмотрении преимуществ системы TIR необходимо уделять серьезное внимание прочим препятствиям, таким как использование транспортных средств с превышающим норму уровнем выхлопов. *Однако, в перспективе станет возможным избавление от старых транспортных средств, которые не могут быть зарегистрированы в системе TIR. Помимо этого, необходимо принятие мер для налаживания работы гарантирующих ассоциаций, которые под влиянием Таможни и Министерств Транспорта должны упростить правила вступления в ассоциацию для небольших фирм.*

**Проблема:** С целью идентификации используются различные печати, даже, несмотря на то, что способ транспортировки может не быть утвержденным TIR и по этой причине печати могут быть подделаны.

**Рекомендация:** В подобных случаях могут быть использованы различные методы идентификации (номера, описание или даже использование печатей на товарах). Как правило, перевозка на внутренние таможенные терминалы разрешается лишь в случаях, когда используемое транспортное средство может быть запечатано таким образом что будут очевидны признаки возможного вскрытия. Помимо системы использования номеров индивидуальных печатей, необходимо использование такой информации как номера регистрации транспортного средства, детальное описание товаров, в частности заводской номер и т.д.).