



REPUBLIC OF KAZAKHSTAN: REPORT ON TRANSIT SYSTEM^{*}

^{*} The views expressed in this paper are the views of the author and do not necessarily reflect the views or policies of the Asian Development Bank (ADB), or its Boards of Directors or the governments they represent. ADB makes no representation concerning and does not guarantee the source, originality, accuracy, completeness or reliability of any statement; information, data, finding, interpretation, advice, opinion, or view presented.

**Тезисы выступления на семинаре КТС
по содействию торговле и модернизации таможенной службы,
4-8 августа 2003 года
по вопросу «Инициативы по пересечению границ»**

**Нургалиева С.М.
Таможенная служба
Республики Казахстан**

Уважаемые дамы и господа, коллеги!

Прежде всего позвольте выразить благодарность организаторам за прекрасную организацию, предоставленную возможность обменяться опытом, получить новые знания, встретить старых друзей.

Казахстан занимает выгодное во внешнеполитическом и стратегическом аспектах пространство, связывающее Европу с Азиатско-Тихоокеанским регионом. Однако отсутствие прямого выхода к морю, удаленность от мировых коммуникаций затрудняют участие республики в международных экономических связях. Поэтому установление взаимовыгодных отношений на принципах полного доверия с сопредельными государствами, прежде всего с Россией и Китаем, является для нас исключительно важным, можно сказать **воротами к мировым коммуникациям**.

Усилия таможенной службы Республики Казахстан направлены на постепенное устранение барьеров в торговых отношениях, создание условий для иностранных инвестиций, сокращение физических и нефизических барьеров при таможенном оформлении, транзите через таможенную территорию государства, развитию внутрирегиональных торговых отношений, транспортной и коммуникационной инфраструктуры.

С 1992 года Республика Казахстан является членом Всемирной таможенной организации. Обеспечена гармонизация и унификация таможенного законодательства республики с международными стандартами. Созданы условия для **повышения эффективности управления таможенным делом**, принимаются меры по обеспечению качества выполнения контрольных и фискальных функций, направленных на облегчение международной торговли.

Задача таможенных органов должна заключаться в качественном и быстром таможенном оформлении. Наши потенциальные перевозчики, торговые партнеры не хотят терять время и деньги по вине таможенной службы, из-за излишней придирчивости, некомпетентности и нерасторопности таможенных органов. Отдавая себе отчет, руководство таможенных органов свою первоочередную задачу видит в дальнейшем совершенствовании форм и методов таможенного контроля.

Одним из требований сегодняшнего времени является создание единой системы контроля на государственной границе Республики Казахстан, и в частности, на пограничных железнодорожных станциях и автомобильных переходах.

К сожалению, необустроенность внешних границ «тормозит» развитие внешнеэкономической деятельности и отрицательно сказывается на транзитном и в целом на экономическом потенциале государства.

Правительством Республики Казахстан утверждено постановление № 1358 от 8.09.2000г «О создании единой государственной системы контроля за автомобильными перевозками на территории Республики Казахстан».

Агентством таможенного контроля совместно с Пограничной Службой КНБ РК, Министерством транспорта и коммуникаций РК, Министерством сельского хозяйства РК и Министерством здравоохранения РК, разработана Инструкция о порядке взаимодействия контролирующих органов при осуществлении контроля на единых контрольно-пропускных пунктах на государственной границе Республики Казахстан, которая проходит согласование в заинтересованных министерствах и ведомствах.

В целях повышения качества и сокращения времени на пограничные и таможенные процедуры, Агентством таможенного контроля РК подготовлена Программа строительства и развития ж.д. таможенных терминалов РК на 2002 – 2004 годы, которая предполагает создание типовых ж.д. таможенных терминалов с размещением на них всех контролирующих органов Республики Казахстан. Ставится задача определить месторасположение этих терминалов с учетом имеющего торгового потенциала, грузо и пассажиро оборота и других технических характеристик.

Данная мера позволит участникам ВЭД, транспортно-экспедиционным компаниям, физическим лицам, проходить необходимые пограничные процедуры в одном месте, в максимально короткое время, т.е. по принципу «ОДНО ОКНО».

Следующим шагом, способствующим упрощению прохождения таможенных процедур на границе, может стать введение в действие механизма уплаты таможенных платежей и налогов, а также других видов платежей иных контролирующих органов путем применения системы существующих банковских технологий платежных карт, для обеспечения полного контроля за перемещением финансовых потоков и исключения человеческого фактора.

С 1 мая 2003 года вступил в силу Таможенный кодекс Республики Казахстан. В данном документе максимально учтены положения международных конвенций с целью гармонизации и упрощения таможенных процедур, заложены новые принципы взаимоотношений с участниками внешнеэкономической деятельности и механизмы повышения эффективности работы таможенных органов. В целях реализации положений нового Таможенного кодекса в части упрощения способов уплаты таможенных платежей и налогов и внедрения в практику работы таможенных органов

современных информационных технологий Агентством таможенного контроля Республики Казахстан совместно с ОАО «Народный Банк Казахстана» начата работа по использованию таможенными органами платежных карточных систем.

Новая система по уплате таможенных платежей и налогов с использованием платежных карточек полностью разработана, успешно проведены пилотные испытания системы в городах Астана и Алматы. Разработанная система признана отвечающей всем требованиям таможенного и налогового законодательства по уплате таможенных платежей и налогов плательщиками.

Сегодня, уплата таможенных платежей и налогов осуществляется плательщиками напрямую в бюджет до или в момент подачи таможенной декларации. Таким образом, плательщику необходимо заранее четко рассчитать необходимые платежи, подлежащие уплате, и до подачи ГТД провести необходимые платежи. Введение в процесс уплаты платежных карт позволило оптимизировать процесс таможенного оформления. Перечисление денег с карточки в бюджет на необходимые коды бюджетной классификации может производиться во время таможенного оформления, когда по проверенной сотрудником таможни ГТД становится известна сумма таможенных платежей и налогов по каждому виду платежа. POS-терминалы, ОАО «Народный Банк Казахстана» устанавливает в зданиях таможенных органов. Специально разработанное программное обеспечение позволяет сотруднику таможенного органа проводить списание с карточки подлежащих уплате таможенных платежей и налогов. При этом подтверждением уплаты платежей служит авторизационный чек, выдаваемый POS-терминалом.

Таким образом, использование платежных карточек, которые имеются практически у каждого участника внешнеэкономической деятельности, позволит:

- обеспечить 100% надежность денежных переводов;
- проводить оплату таможенных платежей и налогов

непосредственно во время оформления товара в любом таможенном органе, независимо от места фактической регистрации участников внешнеэкономической деятельности;

- избежать фактов переплаты таможенных платежей и налогов и соответственно финансовых потерь.

Сегодня у лиц, занимающихся внешнеэкономической деятельностью есть возможность использовать, платежные карточки при уплате таможенных платежей и налогов в ТУ по г. Алматы и ТУ по г. Астана. Агентством таможенного контроля планируется завершить внедрение разработанной системы к концу 2003 года. В системе могут участвовать все карточки, эмитированные ОАО «Народный Банк Казахстана», а также платежные карточки, эмитированные АТФ банком, Демир Казахстан банком, Евразийским банком, Нефтебанком, Нурбанком, Темирбанком.

Внедрение новых форм уплаты таможенных платежей является прогрессивным шагом в работе таможни, повышает эффективность и транспарентность при осуществлении таможенных процедур, улучшает технологию таможенного обслуживания участников внешнеэкономической деятельности, приближает процесс таможенного оформления к мировым стандартам.

В настоящее время сложилась неоднозначная ситуация по процедуре взвешивания транспортных средств и грузов как на таможенной границе, так и внутри республики. Не везде имеется в наличии весовое хозяйство, а если таковое имеется, то зачастую такие весы различны по типу и своим техническим характеристикам. АТК рассматривается вопрос определения единого стандарта, используемых весов как для авто-, так и для ж. д. транспорта на вышеупомянутых единых пограничных таможенных терминалах.

С 1 января 2004 АТК будут созданы структурные подразделения по таможенному контролю за делящимися и радиоактивными материалами, приобретение и установку стационарных систем, автоматических систем обнаружения радиоактивного излучения на грузовом транспорте, портативных приборов радиационного контроля по всему периметру государственной границы.

Казахстан является участником девяти международных конвенций, касающихся перевозок. На некоторых из них хотелось бы остановиться подробнее

В 1995 году издан Указ о присоединении Казахстана к таможенной конвенции по международной дорожной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 г.

Присоединение Республики Казахстан к конвенции МДП дало возможность таможенным органам Казахстана непосредственно влиять на процесс эволюции Конвенции, оказывать помощь и содействие автоперевозчикам Казахстана, обеспечить рост транзитных перевозок.

На многих пунктах пропуска на границе водителям, использующим систему МДП не приходится стоять в очереди для оформления документов, они могут воспользоваться специальным окошком, в котором производится оформление.

Однако, процедура перемещения грузов по процедуре МДП используется недостаточно эффективно, только 10 % грузов перевозится с ее использованием. Чтобы быть эффективной, процедура являющаяся сама по себе очень простой и международно-согласованной должна состоять только из подготовки книжек МДП и проверки печатей. Тем не менее, во многих странах СНГ для таможенного оформления требуется полный комплект документов.

Основной причиной незначительного использования процедуры МДП является то, что лишь немногие автотранспортные средства в Республике

Казахстан могут быть использованы для системы МДП. Другая причина достаточно высокая плата за членство в КазАТО.

Начата работа по присоединению к Конвенции «О гармонизации и упрощении таможенных процедур». Уже сейчас отдельные положения Киотской конвенции в новой редакции, учтены при разработке нормативных правовых актов, регулирующих порядок таможенного оформления и контроля.

Республика Казахстан присоединилась к следующим таможенным конвенциям: «Таможенная конвенция о контейнерах» 1972 года, Конвенция предусматривает простое и бездокументальное временное принятие контейнеров без оплаты пошлин депозитов или гарантий в странах участницах конвенции

«Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границе». Эта конвенция содержит в себе все возможные формы содействия упрощению процедур на границах.

Практическая реализация положений этих конвенций позволит сократить требования в отношении соблюдения таможенных формальностей, по нашему мнению, обеспечит содействие развитию и дальнейшему совершенствованию транзитных перевозок.

Транзитные перевозки

На территории Республики Казахстан транзитные перевозки (за исключением перевозок по системе TIR) осуществляются в соответствии с национальной процедурой внутреннего таможенного транзита (далее - ВТТ) по документу контроля доставки товаров (далее - ДКД) (статья 76 Таможенного кодекса РК). Данный документ заполняется на бланке ГТД (заполняется минимальное количество полей необходимых для осуществления контроля доставки товаров).

Условие транзита по процедуре ВТТ является обеспечение доставки товаров (статья 74 Таможенного кодекса РК). К мерам обеспечения относится: залог, банковская гарантия, внесение денег на депозит таможенного органа, договор страхования, перемещение товаров таможенным перевозчиком, таможенное сопровождение (статьи 339, 74 Таможенного кодекса РК). Лицо перемещающие товары вправе выбрать любую из перечисленных мер.

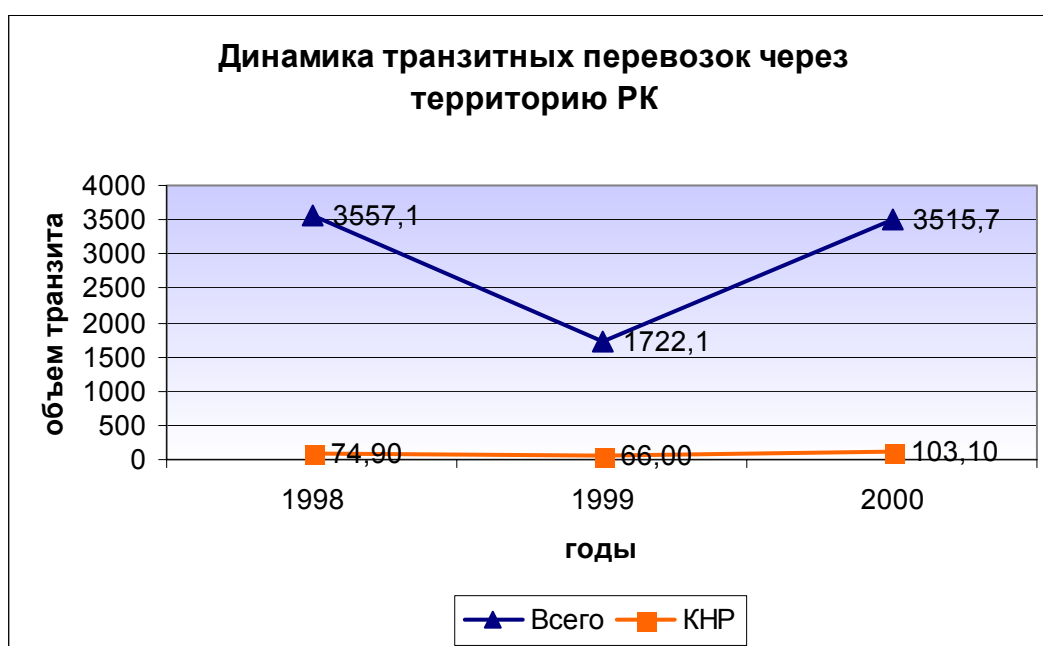
Особые соглашения с другими странами

В рамках стран СНГ на территории Республики Казахстан действует Соглашение о порядке транзита через территории государств-участников СНГ.

В рамках Таможенного союза на территории Республики Казахстан действует Соглашение о единых условиях транзита через территории государств-участников Таможенного союза.

В настоящее время в рамках ЕврАзЭС готовится к подписанию руководителями стран участников ЕврАзЭС следующие Соглашения касающиеся транзитного перемещения товаров и транспортных средств:

- об обеспечении уплаты таможенных платежей путем внесения на депозитный счет таможенного органа причитающихся сумм или путем использования гарантий банков при перемещении товаров под таможенным контролем между таможенными органами государств-членов Евразийского экономического сообщества;
- об использовании микропроцессорных пластиковых карт при обеспечении уплаты таможенных платежей при перемещении товаров через границы государств-членов ЕврАзЭС.



Анализ транзитных перевозок показывает, что КНР использует транзитные услуги Казахстана, в основном при экспорте своих товаров в третьи страны. Очевидно, что КНР при импорте товаров из третьих стран использует морские порты на севере страны и другие транспортные коридоры. Этот показатель указывает на то, что транзит китайского импорта через территорию Республики Казахстан не выгоден, так как, прежде всего, является финансово затратным и не безопасным.

Основная доля китайских транзитных товаров, перемещаемых через Казахстан, приходится на товары, следующие из КНР в третьи страны, в 2000 году их удельный вес составил 99,8% или 102,9 млн. долларов США. В Китай из третьих стран через Казахстан поступило товаров на сумму 0,2 млн. долларов США или 0,2% .

Проведенные исследования существующей практики и теории таможенного и национального законодательства, регулирующего внешнеэкономическую деятельность, транзитные перевозки по территории государств ЦА и КНР позволяют сделать следующие выводы.

В целом международно-правовая база и действующее национальное законодательство отвечает необходимым требованиям.

На развитие транзитного потенциала значительное влияние оказывает не только инфраструктура (дороги, пограничные переходы), но прежде всего барьеры, носящие нефизический, бюрократический характер из-за действий органов власти. Причем в последнее время именно эти барьеры становятся основными на пути развития международных перевозок. Задача правительств наших государств переломить ситуацию и создать условия для увеличения транзитных потоков через территорию наших государств.

Для создания условий развития региональной торговли и содействия транзиту странам Центральной Азии и Китая рекомендуется, в случае если они еще этого не сделали, присоединиться к следующим конвенциям:

- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) 1975 г. (только для Китая)
- Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) 1956 г. (только для Китая)
- Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 г.
- Таможенная Конвенция, касающаяся контейнеров 1972 г.
- Международная Конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур (Киотская Конвенция) 1974 г. (с оговорками по ряду процедур)
- Конвенция по временному ввозу (Стамбульская) 1993 г.

Рекомендуются для вступления в среднесрочной перспективе

- Международная Конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур (Киотская Конвенция), пересмотренное и исправленное издание 2000 г.
- Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей 1956 года
- Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок 1994 г.
- Международная конвенция о взаимном административном содействии в предотвращении, расследовании и пресечении таможенных правонарушений (Найробская конвенция) 1980 г.

Если попытаться обобщить узкие места, которые ведут к задержкам при таможенном оформлении, создают дополнительные трудности, ведут к финансовым издержкам, то их можно охарактеризовать следующим образом.

1. Практическое отсутствие выборочного контроля.
2. Слишком много ведомств, осуществляющих контроль на границе. Отсутствие координации деятельности между ведомствами, единой сети, для формирования базы данных.
3. Все ведомства на границе собирают одну и ту же информацию. Много информации собирается только потому, что информация собиралась всегда, а не потому что она нужна.
4. Слишком сложная процедура оформления транзитных грузов, необходимо предоставлять те же документы, что и для выпуска товаров в свободное обращение.
5. Принудительное помещение на склады временного хранения.
6. Одна полоса для оформления физических лиц, груженых и порожних машин.
7. Плата за таможенное сопровождение без осуществления такового.
8. Простой грузов при пересечении границы из-за искусственно создаваемых сложностей с целью получения вознаграждения.
9. Недостаточная штатная численность.
10. Таможенное законодательство не всегда исполняется на практике.
11. Некачественное представление брокерских услуг, высокая стоимость.
12. Разобщенность и межведомственные барьеры с другими правоохранительными органами.
13. Недостаток современных технических средств таможенного контроля.
14. Отсутствие подготовки специалистов по различным областям таможенной деятельности. Недостаток в профессиональных кадрах.
15. Большой объем грузов подвергается физическому досмотру. Отсутствие анализа рисков.
16. Отсутствие контроля за объектами интеллектуальной собственности.
17. Отсутствие обмена данными между таможенными учреждениями государств Центрально-Азиатского региона.
18. Частые изменения в кадровом составе. Отсутствие гибкости и оперативности системы управления.
19. Несогласованность законодательной базы, неразвитость таможенной инфраструктуры.
20. Проблема подготовки кадрового состава для работы со средствами вычислительной техники, используемыми программными средствами, а так же средствами ТСТК и связи. Отсутствие квалифицированных специалистов по ремонту техники и программистов. Основная причина низкий оклад должностных лиц таможенных органов.

За **таможенное оформление** в таможенном режиме транзита (И 80) **на автомобильном транспорте** взимаются сборы в размере 0,2 % от таможенной стоимости. За **таможенное оформление** транзитных грузов, следующих **железнодорожным транспортом** взимается плата в размере 14 долларов США за один вагон.

Сборы за таможенное оформление транзитных товаров не взимаются в случаях:

- транзита через территорию иностранных государств;
- транзита товаров, в соответствии с процедурой МДП;
- в случаях, определенных международными соглашениями.

Перемещение подакцизной группы товаров производится при условии обеспечения уплаты таможенных платежей и налогов, путем внесения суммы, подлежащей уплате на депозит таможенного органа, гарантии банка, либо таможенного сопровождения.

Таможенное сопровождение составляет в среднем 200 долларов США.

В случае отсутствия разрешения на въезд, выезд и транзитный проезд по территории Республики Казахстан иностранного автотранспортного средства взимается **сбор за проезд** в размере 30 месячных расчетных показателей (1 МРП = 823 тенге на 2002 год, что соответствует \$ 5,4).

Сборы за ветеринарные услуги и экологические сборы в среднем составляют около 30 долларов США.

Проезд по г. Алматы и г. Талды-Курган или по объездной дороге вокруг каждого из них (**экологический сбор**) составляет 2 доллара США.

Обязателен договор **страхования гражданской ответственности**. Размеры годовых страховых платежей с единицы грузового транспортного средства:

- грузоподъемностью до 2 тонн – 35 долларов США;
- грузоподъемностью свыше 2 тонн – 45 долларов США.

Плата за изменение маршрута транспортного средства (**местный сбор**) для иностранных автоперевозчиков составляет 100 долларов США (Решение Акимата Алматинской области от 9 марта 1999 г. № 3-91).

Установлена **оплата за проезд по мостам** через реку Урал – 16,5 долларов США, реку Ахтуба – 25 долларов США, через Иртыш в Семипалатинске – 3 доллара, через Или – 2 доллара.

Сбор за предварительное решение таможенного органа – 50 экю. Получение предварительного решения таможенного органа в Казахстане является обязательным.

Услуги таможенных брокеров от 30 долларов США и до 50 долларов США.

Стоимость электронной копии ГТД от 17 долларов США до 50 долларов США.