

УДК 629.5

ОРГАНИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РАМКАХ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА БЕЛАРУСИ, КАЗАХСТАНА И РОССИИ

Кабикенов С.Ж., Пак И.А., Аскаров Б.Ш., Жумабеков А.Т., Кутенько С.Ю.

Карагандинский государственный технический университет, Караганда, e-mail: sapargk@mail.ru

Создание Таможенного союза предполагает общий рынок с населением примерно 170 миллионов. Это для предпринимателей трех стран открывает новые рубежи для ведения бизнеса. У них появляются новые возможности по созданию совместных предприятий. Таможенный союз означает ликвидацию таможенных границ на пути движения товаров и услуг внутри таможенной территории, при этом повышается экономическая активность и повышается товарооборот.

Ключевые слова: международные автомобильные перевозки, таможенный союз, процедура МДП, нормы таможенного кодекса, книжки МДП, информационно-технологическая инфраструктура

QUESTIONS OF THE OPERATION OF INTERNATIONAL CAR TRANSPORTATION WITHIN THE FRAMEWORK OF CUSTOMS UNION BELARUS, KAZAKHSTAN AND RUSSIA

Kabikenov S.J., Pak I.A., Askarov B.S., Zhumabekov A.T., Kut'enko S.J.

Karaganda state technical university, Karaganda, e-mail: sapargk@mail.ru

Creation of the Customs union assumes a common market with the population approximately 170 million. It for businessmen of three countries opens new boundaries for business dealing. They have new possibilities on creation of joint ventures. The customs union means liquidation of customs borders on a way of movement of the goods and services in customs territory, economic activity thus raises and goods turnover raises.

Keywords: the international automobile transportations, the customs union, procedure TIR, norms of the customs code, CARNET TIR, an information-technological infrastructure

Таможенный союз Беларуси, Казахстана и России означает свободное перемещение товаров, услуг и рабочей силы, снятие ограничений во взаимной торговле и отмена таможенных пошлин на товары стран-участниц Союза. Данный союз является важным шагом на пути создания единого экономического пространства. Он предполагает эффективное использование производственного потенциала, формирование благоприятного инвестиционного климата, поддержку высокоэффективных производств, проведение согласованной антимонопольной, налоговой, финансовой политики, а также создание добросовестной конкуренции в рамках Единого экономического пространства.

Формирование ТС между Беларусью, Казахстаном и Россией происходило поэтапно:

1. Был утвержден Единый таможенный тариф, который вступил в силу с 1 января 2010 года. Тем не менее, для определенных видов товаров предусмотрены переходные периоды.

2. Был разработан и утвержден Таможенный кодекс Таможенного союза. Его вступление в силу произошло в начале июля 2010 года после завершения процедуры ратификации на национальном уровне каждым из государств-участников.

3. С 1 июля 2010 года предполагалось снятие таможенного контроля с российско-белорусской границы. Тем не менее, на сегодняшний день ситуация, по крайней мере, в отношении товаров, перевозимых по процедуре международных автомобильных перевозок (МДП), остается прежней. Кроме того, не решен окончательно вопрос и о снятии таможенного контроля с российско-казахстанской границы.

4. Комиссией Таможенного союза были созданы различные рабочие и экспертные группы для разработки соответствующих положений по реализации Таможенного кодекса во многих областях, в том числе и в сфере применения Конвенции МДП.

5. Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО), Белорусская ассоциация международных автомобильных перевозчиков (БАМАП) и ассоциация международных автомобильных перевозчиков России (АС-МАП) совместно с международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) приняли активное участие во встречах указанных экспертных групп для того, чтобы обеспечить дальнейшее применение положений Конвенции МДП без каких-либо изменений и упрощений процедур, предоставляемых ею, в связи со вступлением в действие Таможенного союза.

Территория Таможенного союза (Беларусь, Казахстан, Российская Федерация) рассматривается как единое таможенное пространство, в том числе для перевозок с применением системы МДП.

В настоящее время практически нет никаких изменений в области применения процедур МДП на территории Таможенного союза. Согласно имеющейся информации, для держателей книжек МДП (CARNET TIR) это означает отсутствие каких-либо значительных изменений в отношении процедур и документов при въезде на территорию Таможенного союза для доставки грузов в пределах единой таможенной территории или в рамках процедуры таможенного транзита через эту территорию для доставки груза за пределы Таможенного союза в третье государство. Также не ожидается никаких существенных изменений для перевозок по процедуре МДП, начинающихся на территории Таможенного союза для доставки грузов за его пределы.

На более позднем этапе, когда все процедуры будут определены окончательно, для въезда на территорию, начала перевозки или для транзита по территории Таможенного союза в рамках операции МДП, будут использоваться только 2 отрывных листка книжки МДП. Отрывной листок №1 будет заполняться, и отрываться в таможене въезда или отправления. Отрывной листок №2 будет заполняться, и храниться в таможене назначения или выезда (промежуточной таможене).

Процедура завершения операции МДП будет осуществляться в электронном виде, так что никакого обмена или пересылки отрывных листков между таможнями на данном этапе не предполагается (за исключением случаев, связанных с процедурами расследования).

Предполагается, что на уровне комиссии Таможенного союза будет согласована специальная процедура расследований в случаях нарушений процедуры МДП или отсутствия информации о прекращении операции МДП. В настоящее время, если точное место нарушения процедуры не установлено, то государство-участник Таможенного союза, которое начало процедуру МДП на территории Таможенного союза (государство въезда или отправления) наделяется полномочиями начинать расследования и взимать оплату налогов и пошлин. Однако следует иметь в виду, что конкретные правила, регулирующие передачу полномочий от одного государства-участника Таможенного союза другому, сроки таких действий, процедура и соответствующие документы еще не согласованы.

С 1 июля 2010 года уровень гарантийного покрытия МДП в Казахстане был повышен до 60 тыс. евро. Это стало возможным благодаря значительному улучшению в передаче данных SafeTIR в реальном времени, достигнутому таможенными органами Казахстана и позволяющему обеспечить надлежащий уровень управления рисками. Допуск держателей книжек МДП предполагается оставить в ведении компетентных органов каждого государства-участника Таможенного союза в отношении транспортных компаний, зарегистрированных на территории такого государства. Также предполагается, что решение о временном или постоянном лишении лиц права пользования положениями Конвенции МДП на основании статьи 38 Конвенции МДП будет действовать на территории всего Таможенного союза. Это означает, что исключение держателя книжки МДП на основании статьи 38 Конвенции национальными таможенными органами одного государства-участника данного союза будет автоматически применяться на всей территории Таможенного союза, к которой такой держатель книжки МДП больше не будет иметь доступа.

Что касается причин и критериев, которые должны приниматься во внимание при принятии решения о назначении сопровождения, то в упомянутом соглашении, касающемся особенностей применения Конвенции МДП, в принципе, содержится ссылка на статью 23 Конвенции МДП. Тем не менее, в настоящее время практические аспекты применения сопровождения, тарифы и т. п. на уровне Таможенного союза еще не являются предметом подробного нормативного регулирования.

Каждое государство-участник Таможенного союза несет ответственность за предоставление информации о прекращении операции МДП в соответствии с Приложением 10 Конвенции МДП.

До настоящего времени существуют нерешенные вопросы по системе МДП в рамках Таможенного союза. Все еще в стадии рассмотрения находится такой важный вопрос о применении процедуры МДП для перевозки товаров третьих стран между государствами-членами Таможенного союза.

Из положений Конвенции МДП следует, что такие перевозки, как, например, из Минска (Беларусь) в Караганду (Казахстан) по территории Российской Федерации не могут быть запрещены в рамках Таможенного союза. Два из трех государств-участников Таможенного союза поддерживают такой подход. Однако окончательное решение еще не принято.

Для организаций, осуществляющих транспортную деятельность, наибольший интерес представит комплексный анализ норм Таможенного Кодекса Таможенного союза, а также соглашений и решений Комиссии Таможенного союза, связанных с перемещением товаров.

Среди новаций можно отметить, что в ТК ТС отсутствует понятие «таможенное оформление», присутствовавшее в таможенных кодексах государств-участников ТС в качестве одного из основных. В ТК ТС действуют понятия «таможенные операции» и «выпуск товаров».

Кроме того, в ТК ТС нет понятия «таможенный режим», а есть только «таможенная процедура» и др.

Согласно ТК ТС все лица на равных основаниях имеют право на перемещение товаров через таможенную границу с соблюдением положений, установленных Таможенным законодательством Таможенного союза и законодательством государств-членов Таможенного союза. Местами перемещения товаров через таможенную границу являются пункты пропуска через государственные (таможенные) границы государств-членов Таможенного союза либо иные места, определенные законодательством государств-членов Таможенного союза.

На практике возникают трудности. С начала июля 2010 года наблюдались практические трудности. В июле этого года на границах Казахстана с Россией и России с Белоруссией возникали задержки транспорта на несколько дней, что повлекло нарушение сроков доставки грузов в пункты назначения. В частности, казахстанским перевозчикам по системе МДП было отказано в использовании книжек МДП в некоторых таможенных РФ и Беларуси. Отдельные трудности были отмечены в связи с необходимостью передавать в таможни данные МДП в электронном виде до начала перевозки МДП. Вероятно, эти трудности были связаны также с отсутствием информационно-технологической инфраструктуры в некоторых пограничных таможенных.

МСАТ в партнерстве с КазАТО, БА-МАП и АСМАП сотрудничает с Комиссией Таможенного союза, а также с таможенными органами трех государств-участников Таможенного союза в целях содействия дальнейшему развитию международных

перевозок МДП в рамках нового правового контекста.

В частности, это сотрудничество будет направлено на внедрение информационных систем МДП управления рисками, которые должны быть реализованы во всех трех государствах. Дальнейшее развитие механизмов передачи данных SafeTIR в реальном времени и их валидация позволит обеспечить полномасштабное применение режима мониторинга перевозок МДП в реальном времени.

Аналогичные усилия предпринимаются в целях реализации в упомянутых трех государствах программы МСАТ МДП – ЭПД (IRU TIR – EPD), которая позволит держателям книжек МДП представлять свои электронные декларации бесплатно в этих странах.

Вступление Казахстана в таможенный союз и радует и настораживает. Например, единый таможенный тариф на более чем на 90 % взят из российского таможенного законодательства, вследствие чего в Казахстане почти в 2 раза повысились таможенные пошлины более чем на 5000 наименований товаров народного потребления. Около 90 % поступлений от таможенных платежей будет идти в казну России и только 7 % – в казну Казахстана. Казахстан будет терять ежегодно более 500 млн. долларов. Выигрывают Россия и Беларусь, они будут везти свои товары в Казахстан. Надо ждать скорого увеличения количества российских и белорусских машин на дорогах Казахстана. Кроме того, в таможенном союзе не должно быть разницы в тарифах на ГСМ, и значит, цены на топливо будут как в России, а там они выше на 40 % выше, чем в Казахстане. Повышение пошлин на ввозимые автомобили приведет к разорению операторов – владельцев автобусов.

Список литературы

1. Договор о Таможенном кодексе Таможенного союза. 26 июня, 2010. ИА Kazakhstan Today.
2. Международные автомобильные перевозки Казахстана. №2 (22) 2010.
3. Конвенция МДП (Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП). Женева. 1975.
4. Прайс-лист на ГСМ Лукойла от 21.10.2010.
5. Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ). Женева 1978.
6. Закон Республики Казахстан от 4.07.2003. № 476-П. Об автомобильном транспорте.