

Айдарханова К.Н., Алибеков С.Т., Айгаринова Г.Т., Байдельдинов
Д.Л., Жатканбаева А.Е., Кабанбаева Г., Калиева Г.С., Туякбаева Н.С.

**Правовое обеспечение таможенной логистики и околотамуженной
инфраструктуры в условиях Таможенного союза ЕАЭС**

Монография

Алматы 2018

УДК 347.73:339.74
ББК 67.402
П 69

*Рекомендовано к изданию Ученым советом
(протокол № 5 от 29.12.2017) и РИСО КазНУ имени аль-Фараби
(протокол № 4 от 29.12.2017)*

Рецензенты:

**доктор юридических наук, профессор З.Ж.Кенжалиев.
доктор PhD Б.Р.Таубаев**

Авторы:

Айдарханова К.Н. (3,4,6), Алибеков С.Т. (1), Айгаринова Г.Т. (3), Байдельдинов Д.Л. (4), Жатканбаева А.Е. (5), Кабанбаева Г.Б. (6), Калиева Г.С. (2), Туякбаева Н.С. (7)

П 86 Правовое обеспечение таможенной логистики и околотаможенной инфраструктуры в условиях Таможенного союза ЕАЭС: Монография /К.Н.Айдарханова, С.Т.Алибеков, Г.Т.Айгаринова, Д.Л.Байдельдинов, [и др.] – Алматы: Қазақ университеті, 2017. –312 с.

ISBN 978-601-04-3213-0

Монография посвящена одной из актуальных и в то же время мало разработанных в правовой науке проблем правового обеспечения таможенной логистики в условиях Таможенного союза ЕАЭС. Содержит результаты комплексного исследования проблем совершенствования законодательства в области таможенной логистики и разработка правовой основы для создания эффективной системы управления внешнеторговыми потоковыми процессами, обеспечивающей минимизацию временных и финансовых затрат на прохождение товарными потоками таможенных границ сопредельных государств и позволяющей согласовать интересы всех субъектов внешнеэкономической деятельности.

Приведенные в работе выводы и рекомендации могут быть использованы в научных исследованиях, связанных с совершенствованием таможенного и других отраслей законодательства, при разработке нормативных правовых актов, в работе по совершенствованию казахстанского законодательства, в учебных целях и при разработке учебной литературы.

**УДК 347.73:339.74
ББК 67.402**

© Айдарханова К.Н. и др., 2018
© КазНУ имени аль-Фараби, 2018

ISBN 978-601-04-3213-0

ОГЛАВЛЕНИЕ

Обозначения и сокращения	4
Введение	5
1. Теоретико-правовые основы таможенной логистики и таможенной инфраструктуры	9
1.1 Основы и виды логистики	9
1.2 Особенности таможенной логистики	20
1.3 Основы таможенной и околотаможенной инфраструктуры в РК и ЕАЭС	27
2. Правовые основы таможенной логистики в государствах постсоветского пространства (на примере России, Белоруссии и Украины)	41
2.1 Правовые основы таможенной логистики в России	41
2.2 Правовые основы таможенной логистики в Белоруссии	56
2.3 Правовые основы таможенной логистики Украины	71
3. Проблемы действующего законодательства, обеспечивающего развитие таможенной и околотаможенной логистической инфраструктуры	81
4. Рекомендации по совершенствованию действующего законодательства, обеспечивающего развитие таможенной и околотаможенной инфраструктуры	100
5. Перспективы развития транспортно-транзитного потенциала Казахстана в условиях возрождения Великого Шелкового пути	122
6. Перспективы сотрудничества Республики Казахстан с Китайской Народной Республикой в транспортно-таможенной сфере	137
7. Строительство зоны свободной торговли в рамках ШОС как перспектива развития таможенной логистики и транспортного потенциала	149
Заключение	157
Приложение	161

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

ВТО	-	Всемирная торговая организация.
ВЭД	-	Внешнеэкономическая деятельность.
ГАТТ	-	Генеральное соглашение по торговле и тарифам.
ЕАЭС	-	Евразийский экономический союз.
ЕС	-	Европейский союз.
ЕЭК	-	Евразийская экономическая комиссия (единый постоянно действующий регулирующий орган таможенного союза).
ЕЭП	-	Единое экономическое пространство.
РБ	-	Республика Беларусь.
РК	-	Республика Казахстан.
РФ	-	Российская Федерация.
СНГ	-	Содружество Независимых Государств.
СТС	-	Совет таможенного сотрудничества (Custom Cooperation Council).
ГС	-	Гармонизированная система.
ТС	-	Таможенный союз.
ТК РК	-	Таможенный кодекс Республики Казахстан
ТК ТС	-	Таможенный кодекс Таможенного союза
ТЛТ	-	Таможенно-логистический терминал
ШОС	-	Шанхайская организация сотрудничества

1 ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ТАМОЖЕННОЙ ЛОГИСТИКИ И ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1.1 Основы и виды логистики

В международной теории и практике логистика определяется в качестве определенного диапазона деятельности, связанной с эффективным движением конечных продуктов от производства к покупателю (или движением сырья от источника снабжения к производственной линии) и иные параметры, связанные с движением товаров, имеющие тенденции к расширению понятия логистики.

В частности, Совет логистического менеджмента США (Council of Logistics Management) расширяет данное понятие: «Логистика - это процесс планирования и обеспечения (включая контроль) эффективного и непрерывного поступления товаров, услуг и сопутствующей информации оттуда, где они создаются, к потребителям, направленный на всемерное удовлетворение потребительских запросов».

Логистика – относительно новая область теоретического осмысления и последующего практического применения для стран постсоветского пространства, в т.ч. и Казахстана.

Под логистикой понимается – наука о планировании, контроле и управлении транспортированием, хранением и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутривозвратской переработки сырья, и материалов и полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передачи, хранения и обработки соответствующей информации.

Исторически логистика развивалась как военная дисциплина. Тем не менее, наука и практика управления материальными потоками в военной области продолжала и продолжает развиваться. Это объясняется высокой зависимостью эффективности боевых действий от слаженного, быстрого, точного и экономичного обеспечения войск всем необходимым.

Большой англо-русский словарь переводит слово «logistics» со значениями, как: воен. 1) тыл и снабжение, 2) материально-техническое обеспечение, 3) организация и осуществление работы тыла.

Другое направление развития логистики - экономическое. Здесь под логистикой понимается научно-практическое направление хозяйствования, заключающееся в эффективном управлении материальными и связанными с ними информационными и финансовыми потоками в сферах производства и обращения.

Начало широкого использования логистики в экономике приходится на 60 - 70 е годы XX века и связано с достижениями в области коммуникационных технологий. Появившаяся возможность сквозного мониторинга, включающего постоянное сопоставление фактического

состояния дела на всех этапах движения сырья, деталей и готовой продукции позволяет обнаруживать потери, допускаемые в традиционных схемах управления материальными потоками.

Тем самым, экономический эффект, получаемый от использования логистики в экономике, способствовал ориентации партнеров на сотрудничество в области продвижения товаров на согласованность, рациональность и точный расчет.

В отечественных энциклопедических изданиях XX века и в словарях иностранных слов термин логистика также трактуется как математическая логика. В последующем начала развиваться и сопутствующая таможенная логистика.

В современной экономике выделяют три этапа совершенствования логистики. Первый этап - 60-е годы, характеризуется использованием логистического подхода для управления материальными потоками в сфере обращения. Важным представляется понимание двух ключевых положений:

1. Существующие потоки материалов (сырья, полуфабрикатов и готовых товаров) в производстве, хранении и транспортировании могут быть взаимосвязаны единой системой управления.

2. Интеграция отдельных функций физического распределения материалов может дать существенный экономический эффект.

Задачи оптимизации фактического распределения продукции имели всегда большое значение, например - оптимизация частоты и размера поставляемых партий, оптимизация размещения и функционирования складов, оптимизация транспортных маршрутов и графиков и т. п. Однако традиционно эти задачи решались обособленно, что в принципе не могло обеспечить должного системного эффекта и поэтому в фирмах зачастую не придавалось должного значения решению этих задач.

Специфика логистического подхода заключается в совместном решении задач по управлению материальными потоками, например, совместное решение задач организации работы складского хозяйства и связанного с ним транспорта.

На первом этапе развития логистики транспорт и склад, прежде связанные лишь операцией погрузки или разгрузки, приобретают тесные взаимные связи. Они начинают работать на один экономический результат по единому графику и по единой согласованной технологии. Тара, в которой отгружается груз, выбирается с учетом применяемого транспорта; в свою очередь, характеристики перевозимого груза определяют выбор транспорта. Совместно решаются и другие задачи по организации транспортно-складского процесса.

Второй этап (*так называемый* – информационный) в развитии логистики приходится на 80-е годы XX века. В этот период интеграционная основа логистики расширилась и стала охватывать производственный процесс: быстрый рост стоимости физического распределения; рост профессионализма менеджеров, осуществляющих управление логистическими процессами; долгосрочное планирование в области

логистики; широкое использование компьютеров для сбора информации и контроля за логистическими процессами; централизация физического распределения; резкое сокращение запасов в производственных цепочках; четкое определение действительных издержек распределения; определение и осуществление мер по уменьшению стоимости продвижения материального потока до конечного потребителя.

Одна из главных задач в интеграции на постсоветском пространстве в XXI веке, на наш взгляд, – реализовать в разумном сочетании национальные интересы и интеграционные задачи в обозначенных этапах интеграции, чему будет содействовать использование логистики со всем инструментарием.

С 80-х годов XX столетия под логистикой стали понимать процесс планирования, выполнения и контроля эффективного с точки зрения снижения затрат потока запасов сырья, материалов, незавершенного производства, готовой продукции, сервиса и связанной информации от точки зарождения до точки потребления (включая импорт, экспорт) для целей полного удовлетворения требований потребителей. [

Важным представляется и развитие маркетингового направления логистики с целью выявления отношений между логистической системой и возможностями хозяйствующих структур в конкурентной борьбе на рынке сбыта продукции. Достижение стратегической цели конкуренции требовало решения маркетинговых задач: изучения рынка, позиционирование товара и фирмы на рынке, прогнозирование спроса и др.

В 2016 году в Индексе эффективности логистики Казахстан занял 77 место среди 160 стран мира, поднявшись на 11 позиций по сравнению с 2014 годом и опередив страны СНГ, как Россия (99), Украина (80), Узбекистан (118), Беларусь (120), и Кыргызстан (146), а также Иран (96) и Грузию (130).

Индекс эффективности логистики – LPI (LogisticsPerformanceIndex) – индекс Всемирного Банка, рассматривающий легкость осуществления поставок товаров и состояние торговой логистики на национальном и международном уровне. Показатель измеряет эффективность работы цепей поставок в международной торговле и оценивается каждые 2 года.

Индекс оценивает следующие шесть факторов: эффективность таможи; качество инфраструктуры; простота организации международных перевозок; компетенция в логистике; возможность отслеживания грузов; соблюдение сроков поставки.

За последние два года улучшились позиции Казахстана по качеству инфраструктуры (на 41 позицию), эффективности таможи (на 35 позиций), простоте организации международных перевозок (на 18 позиций) и возможности отслеживания грузов (на 10 позиций). По остальным двум показателям наблюдается незначительное снижение.

Ранее на основе рекомендаций международных экспертов в сфере логистики Министерством по инвестициям и развитию совместно с Союзом транспортников Казахстана "Kazlogistics" был подписан План мероприятий по совершенствованию логистической системы Республики Казахстан по показателям оценки Индекса эффективности логистики. На улучшение

эффективности логистики повлияло несколько факторов, включая реализацию крупных инфраструктурных проектов в транспортной отрасли, сокращение времени пересечения границ, сокращение документов при осуществлении внешнеэкономической деятельности, улучшение услуг, оказываемых субъектами частного предпринимательства на всех видах транспорта и в сфере транспортной логистики.

Лидерами в Индексе эффективности логистики как прежде остаются Германия, Люксембург, Швеция, Нидерланды и Сингапур [1].

Изучение и применение логистики базируется на понимании основной идеи логистического подхода. Значение логистики заключается в смене приоритетов между различными видами хозяйственной деятельности в пользу усиления значимости деятельности по управлению материальными потоками, с учетом потенциала повышения эффективности обладает рационализация потоковых процессов в экономике.

Важными представляются вопросы: концептуальные положения логистики; участники процесса управления материальными потоками в экономике и их логистические функции; функциональная взаимосвязь логистики с маркетингом, финансами и планированием производства, а также - спецификой возможного таможенного регулирования.

Изучение логистики базируется на понимании основной идеи логистического подхода, новизна которого заключается, прежде всего, в смене приоритетов между различными видами хозяйственной деятельности в пользу усиления значимости деятельности по управлению материальными потоками.

Концепция логистики представляет собой систему взглядов на рационализацию хозяйственной деятельности путем оптимизации материальных потоков. Сама концепция логистики может включать в совокупности: реализацию принципа системного подхода; учет логистических издержек на протяжении всей логистической цепочки; оптимизация технологических процессов, создание современных условий труда; развитие услуг сервиса на современном уровне; определение способности логистических систем к адаптации в условиях неопределенности окружающей среды.

Субъекты экономики - структуры, имеющие самое непосредственное отношение к продвижению материального потока: транспортные предприятия общего пользования, различные экспедиционные фирмы; предприятия оптовой торговли; коммерческо-посреднические организации; предприятия-изготовители, чьи склады готовой продукции выполняют разнообразные логистические операции. К процессу управления сквозными материальными потоками имеют отношение и другие субъекты экономики, например, банки, страховые компании и т. п.

Важное значение имеет и определение логистической функции, под которой понимают укрупненную группу логистических операций, направленных на реализацию целей логистической системы.

К логистическим функциям относят работы, выполнение которых является необходимым условием того, чтобы выяснить потребность в материалах, затем договориться о поставке, перевезти грузы, организовать их хранение, продвижение внутри предприятия (возможно, в процессе производственной переработки), а затем выполнить комплекс работ по сбыту.

Участники логистического процесса на микроуровне - служба маркетинга, служба планирования производства, служба финансов и служба логистики (с вопросами взаимоотношений с таможней). Тем самым, прослеживается функциональная взаимосвязь логистики с маркетингом, финансами и планированием производства, что формирует представление о месте логистики в функциональной структуре хозяйствующей структуры (предприятия).

Функциональная область логистики – это большая группа работ по управлению материальными потоками. Наука и практическая деятельность в сфере логистики вырабатывают общие приемы управления сквозными материальными потоками (а также связанными с ними информационными потоками). Однако, несмотря на это, управление материальными потоками на отдельных участках имеет известную специфику.

Отдельными функциональными областями логистики и ее видами являются: закупочная логистика - управление материальными потоками в процессе обеспечения предприятия материальными ресурсами; производственная логистика - управление материальным потоком на стадии производственного звена; распределительная логистика - комплекс взаимосвязанных функций, реализуемых в процессе распределения материального потока между различными оптовыми покупателями, то есть в процессе оптовой продажи товаров; транспортная логистика - специфические задачи, решаемые при управлении материальными потоками на транспортных участках; информационная логистика - управление информационными потоками на всем пути прохождения материального потока.

Поскольку материальные потоки могут перемещаться через таможенные границы возникает потребность в определении и учете специфики таможенной логистики.

Закупочная логистика - это управление материальными потоками в процессе обеспечения предприятия материальными ресурсами. Любое предприятие, на котором обрабатываются материальные потоки, имеет в своем составе службу (служба снабжения), осуществляющую закупку, доставку и временное хранение предметов труда: сырья, полуфабрикатов, изделий народного потребления.

Производственная логистика учитывает варианты управления материальными потоками в рамках внутрипроизводственных систем и эффективность применения логистического подхода к управлению материальными потоками на производственном предприятии.

Тем самым, производственная логистика - это наука и практика управления материальными потоками внутри предприятий, создающих материальные блага или оказывающих такие материальные услуги, как хранение, фасовка, упаковка, укладка и др. Возможен экономический эффект от использования логистики на производстве: налаживание партнерских отношений с поставщиками; сокращение простоев оборудования; оптимизация запасов; сокращение численности вспомогательных рабочих;

— улучшение качества выпускаемой продукции; снижение потерь материалов; улучшение использования производственных мощностей; снижение травматизма.

Распределительная логистика рассматривает взаимосвязь распределительной и закупочной логистики, распределительной логистики и маркетинга; логистические каналы и логистические цепи. Фактическое распределение произведенного или закупленного продукта является значимой областью логистики и имеет выраженную функциональную специфику. Специфика распределения в логистике заключается в комплексе взаимосвязанных логистических функций, реализуемых в процессе распределения материального потока между различными оптовыми покупателями, то есть в процессе оптовой продажи товаров.

Важное значение имеет учет выбора схемы распределения материального потока; определение оптимального количества распределительных центров (складов) на обслуживаемой территории; определение оптимального места расположения распределительного центра (склада) на обслуживаемой территории, а также ряд других задач, связанных с управлением процессом прохождения материального потока по определенной территории.

Транспортная логистика учитывает выбор вида транспортного средства, а также - транспортные тарифы и правила их применения. Транспорт - отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей и грузов. Значительная часть логистических операций на пути движения материального потока от первичного источника сырья до конечного потребителя осуществляется с применением различных транспортных средств. Затраты на выполнение этих операций могут составлять до 50% от суммы общих затрат на логистику.

Согласование действий по управлению материальными потоками в процессе осуществления больших объемов перевозок является предметом транспортной логистики. Актуальность транспортной логистики обусловлена необходимостью транспортировать все возрастающие потоки грузов без соответствующего увеличения количества осуществляющего перевозки транспорта.

К задачам транспортной логистики как правило относят: создание транспортных коридоров и транспортных цепей; совместное планирование работы различных видов транспорта (в случае смешанных перевозок); совместное планирование работы транспорта и смежных производственных и

складских звеньев; задачи разработки оптимальных маршрутов и графиков движения транспорта и др.

При этом автомобильный, железнодорожный, водный, трубопроводный и воздушный транспорт оцениваются в разрезе следующих факторов, влияющих на выбор вида транспорта: стоимость перевозки; время доставки; частота отправок груза; надежность соблюдения графика доставки; способность перевозить разные грузы; способность доставить груз в любую точку территории.

Информационная логистика изучает информационные потоки в логистике; информационные системы в логистике; принципы построения информационных систем в логистике; информационные технологии в логистике; использование в логистике технологии автоматизированной идентификации штриховых товарных кодов.

В основе процесса управления материальными потоками находится обработка информации, учитываемая в логистических системах. Информационный поток может включать число обращений, связанных с поступлением товаров в сутки; количество требующих обработки накладных, поступающих с товаром в неделю; количество информации о проходящем через складской участок потоке грузов, поступающей на компьютер участка в единицу времени - все это информационные потоки, от рациональности управления которыми напрямую зависит эффективность управления материальными потоками.

Информационные потоки являются специфическим объектом, для управления которым необходима разработка самостоятельных, так называемых информационных систем. Обработка информации должна базироваться на принципах: использования аппаратных и программных модулей; возможности поэтапного создания системы; четкого установления мест стыка; гибкости системы.

В логистических процессах объектом управления может быть так называемый является грузовой пакет, включающий в себя десятки, а то и тысячи товарных единиц. Отсутствие единообразия и согласованности участников логистических процессов в вопросах кодирования, маркировки и идентификации этих пакетов существенно снижает показатели логистики.

В этой связи, важным представляется совершенствование управления информационными потоками на микро- и макроуровне.

Запасы в логистике имеют самостоятельный вид логистической деятельности. Материальный поток на пути движения от первичного источника сырья к конечному потребителю может задерживаться и представлять материальные запасы. Применение логистики позволяет сокращать до 70 процентов запасов. Создание запасов всегда сопряжено с расходами: замороженные финансовые средства, оплата специальных помещений, оплата труда специального персонала, постоянный риск порчи, хищения и т. д. В то же время, отсутствие запасов, как правило, ведет к потерям: например, потери от простоя производства в результате возможных нарушений графика поставки, или потери от отсутствия товара в момент

предъявления спроса и т. п. Кроме того, наличие запасов позволяет снизить ряд издержек, например, издержки, связанные с оформлением заказа. Имеются и другие причины, по которым предприниматели идут на создание запасов.

Существуют методы контроля за состоянием запасов, применяемые в логистике: метод контроля за состоянием запасов с фиксированной периодичностью заказа, применяется в случае, когда условия поставки позволяют получать заказы разными по величине партиями, когда потери от случайно возникшего дефицита сравнительно невелики, а также - если сравнительно невелики расходы по размещению заказа; метод контроля за состоянием запасов с фиксированной величиной заказываемой партии. На практике метод применяется в случае, если в результате отсутствия запаса могут возникнуть большие потери, а также в случае высоких издержек по хранению запаса и высокой стоимости заказываемого товара.

Склады в логистике учитываются как важный элемент логистической цепи. Под ними, как правило, понимают здания, сооружения и разнообразные устройства, предназначенные для приемки, размещения и хранения поступивших на них товаров, подготовки их к потреблению и отпуску потребителю (к примеру, склады на участке движения продукции производственно-технического назначения; склады на участке движения товаров).

Сервис в логистике также представляет важный элемент в логистической цепи и представляет собой комплекс услуг, оказываемых в процессе поставки товаров (предпродажные работы, работы по оказанию логистических услуг, оказываемые в процессе продажи товаров, а также послепродажный логистический сервис) [2].

Принятие решений в сфере деятельности по оказанию логистических услуг зависит от его уровня. Повышая уровень логистического сервиса, предприятие несет определенные затраты.

Современный таможенный консалтинг получает развитие в связи с потребностями рыночных отношений. При этом, консалтинг (консультирование по различным вопросам), а таможенный консалтинг представляет собой знание правового поля, в котором осуществляет свою деятельность участник ВЭД, а так же является одним из залогов успеха ведения внешнеэкономической деятельности.

Тем самым, логистическая деятельность может включать: транспортировку, складирование, обработку материалов, защитную упаковку, контроль запасов, выбор места производства и складов, заказы на производство продукции, прогнозирование запасов, маркетинг, обслуживание потребителей и др. (См. рис. 1-1).

Современное, так называемое, интегральное направление учитывает и фактор времени, что немаловажно для всей логистической цепи (См. рис. 1-2) [3, С. 11].

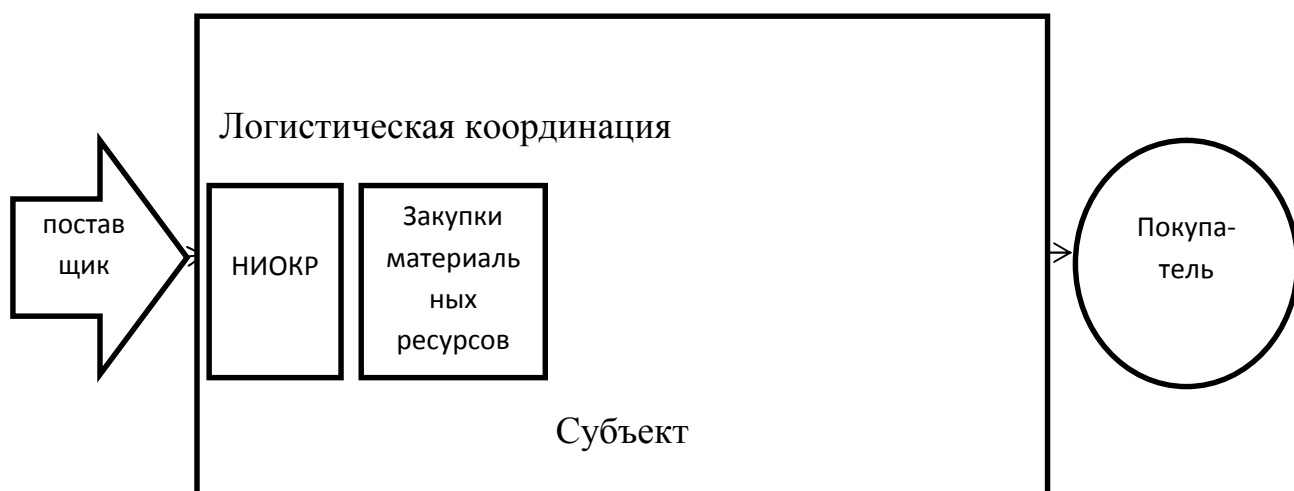


Рис. 1.1 Традиционный логистический подход

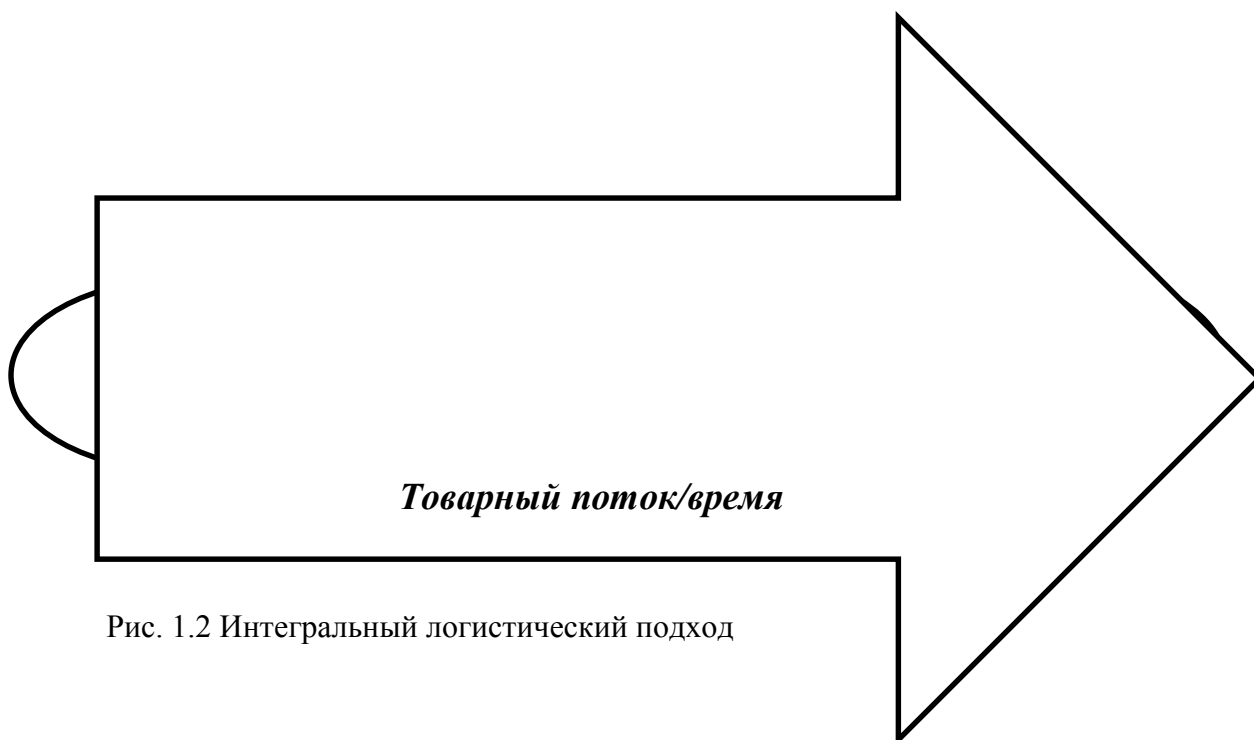


Рис. 1.2 Интегральный логистический подход

Актуальный вопрос развития логистики приобретает особое значение в условиях экономической интеграции в рамках ЕАЭС, с учетом взаимодействия ряда субъектов (государств) на единой таможенной (экономической) территории. Евразийское пространство требует серьезного научного подхода для осмысления места и роли в общемировом значении, не говоря о локальных координатах.

1.2 Особенности таможенной логистики

Таможенным регулированием в Республике Казахстан признается регулирование отношений на части таможенной территории Евразийского экономического союза (территории Республики Казахстан), на которой Республика Казахстан обладает исключительной юрисдикцией, включающее в себя установление порядка и условий перемещения товаров через таможенную границу Евразийского экономического союза, их нахождения и использования на таможенной территории Евразийского экономического союза или за ее пределами, порядка совершения таможенных операций, связанных с прибытием товаров на таможенную территорию Евразийского экономического союза, их убытием с таможенной территории Евразийского экономического союза, временным хранением товаров, их таможенным декларированием и выпуском, иных таможенных операций, порядка уплаты таможенных платежей, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин и проведения таможенного контроля, а также регламентацию властных отношений между таможенными органами и лицами, реализующими права владения, пользования и (или) распоряжения товарами на таможенной территории Евразийского экономического союза или за ее пределами.

Иначе говоря, под таможенным регулированием понимается направление государственной деятельности, заключающееся в установлении порядка и правил, при соблюдении которых юридические и физические лица реализуют право на перемещение товаров и транспортных средств через таможенную границу. Возникающие при этом общественные отношения, регулируемые таможенно-правовыми нормами, могут быть сведены к двум видам: отношениям административно-правового характера, возникающим на основе государственно-властных предписаний и касающимся в первую очередь ограничений на ввоз и вывоз товаров, порядка совершения таможенных операций и осуществления таможенных формальностей; отношениям финансово-правового характера, связанным с взысканием таможенных платежей.

Властные отношения государства (таможни) придают особенности во взаимоотношениях с субъектами таможенной сферы. Важным представляется становление и дальнейшее развитие такой области знаний как таможенная логистика.

Под таможенной логистикой понимается деятельность, связанная с реализацией мероприятий, основная задача которых решить вопросы различного рода связанные с организацией и документальным обеспечением доставок грузов между странами. В состав таможенной логистики могут входить проверка грузов на соответствие декларации, организация перевозки грузов, подготовка всех необходимых документов, вопросы таможенной очистки товаров и др. При этом, методы и средства таможенной логистики направлены на оптимизацию внешнеэкономической деятельности и содействие реализации всех видов логистической деятельности, отмеченных

нами в предыдущем параграфе.

Таможенная логистика предназначена для решения сложных задач, которые необходимы для реализации процессов импорта и экспорта продукции и товаров наиболее оптимальными методами, то есть методами, требующими меньшее количество затрат клиента и его времени.

К таможенной логистике можно отнести действия в оказании содействия в заполнении декларации; посттаможенное сопровождение грузов; оказание услуг по ответственному хранению товаров и грузов; оценка грузов экспертами, необходимая для заполнения декларации; подготовка документации, лицензирование и сертификация на товары и ввозимую продукцию и др.

Логистическая система управления внешней торговли является совокупностью множества взаимосвязанных элементов. Этими элементами являются таможенные и другие органы государственного управления ВЭД, методы тарифного и нетарифного регулирования экспортно-импортных товарных потоков, таможенные и внешнеторговые посредники, экспортеры и импортеры товаров, потребители.

Предназначение таможенной логистики - содействие развитию торговли, ускорению товарооборота и расширению внешнеторговых связей. Цели: повышение эффективности таможенного администрирования и создание благоприятных условий для участников ВЭД; обеспечение таможенного контроля за товарами и транспортными средствами, перемещаемыми через таможенную границу в объеме, необходимом для соблюдения таможенного законодательства и защиты отечественного товаропроизводителя; своевременное и полное наполнение доходной части государственного бюджета.

Для реализации миссии и целей таможенной логистики принципиальное значение имеют формирование таможенной и околотаможенной инфраструктуры.

Рассмотрение таможенного дела на практике предполагает выделение процесса использования логистического подхода в первую очередь на таможенные процедуры. Это предполагает оптимальную организацию взаимодействия всех участников ВЭД в процессе таможенного оформления товаров и транспортных средств. Поскольку в соответствии с выбранной таможенной процедурой определяется порядок пользования и распоряжения товарами и транспортными средствами, а также устанавливается порядок уплаты таможенных платежей, то декларанту важно выбрать оптимальную процедуру (таможенный режим товаров) исходя из характера и целей перемещения экспортно-импортных товарных потоков, либо определить наиболее рациональную последовательность чередования процедур.

Таможенные процедуры пришли взамен ранее определяемых для товаров таможенных режимов, определяющих статус товаров. В целях таможенного регулирования в отношении товаров устанавливаются следующие виды таможенных процедур: 1) выпуск для внутреннего потребления; 2) экспорт; 3) таможенный транзит; 4) таможенный склад; 5)

переработка на таможенной территории; 6) переработка вне таможенной территории; 7) переработка для внутреннего потребления; 8) временный ввоз (допуск); 9) временный вывоз; 10) реимпорт; 11) реэкспорт; 12) беспошлинная торговля; 13) уничтожение; 14) отказ в пользу государства; 15) свободная таможенная зона; 16) свободный склад; 17) специальная таможенная процедура (таможенная процедура, определяющая для таможенных целей требования и условия пользования и (или) распоряжения отдельными категориями товаров на таможенной территории таможенного союза или за ее пределами).

По выбору лица товары, перемещаемые через таможенную границу, помещаются под определенную таможенную процедуру. При этом, лицо вправе изменить выбранную таможенную процедуру на другую. Обязанность подтверждения соблюдения условий помещения товаров под таможенную процедуру возлагается на декларанта. Таможенный контроль за соблюдением условий таможенных процедур, при помещении под которые товары не приобретают статус товаров таможенного союза, проводится таможенными органами того государства-члена таможенного союза, на территории которого товары выпущены в соответствии с таможенной процедурой.

Таможенный контроль в отношении товаров, находящихся на территории иного государства-члена таможенного союза, чем то государство, таможенным органом которого выпущены товары, проводится в соответствии с требованиями Кодекса. Ответственность за несоблюдение условий и требований таможенной процедуры несет декларант в соответствии с законодательством государств-членов таможенного союза. В случае изъятия товаров, помещенных под таможенную процедуру, либо наложения ареста на такие товары в соответствии с законодательством государств-членов таможенного союза действие таможенной процедуры в отношении этих товаров приостанавливается. Если принято решение об отмене изъятия товаров либо наложения на них ареста, действие таможенной процедуры возобновляется.

Тем самым, таможенная логистика предполагает оптимальную организацию взаимодействия всех участников ВЭД в процессе таможенного оформления товаров и транспортных средств.

Поскольку в соответствии с выбранной таможенной процедурой определяется порядок пользования и распоряжения товарами и транспортными средствами, а также устанавливается порядок уплаты таможенных платежей, то декларанту нужно либо сразу выбрать оптимальную таможенную процедуру исходя из характера и целей перемещения экспортно-импортных товарных потоков, либо определить наиболее рациональную последовательность чередования процедур.

Реализация логистического подхода при регулировании экспортно-импортных товарных потоков достигается в конечном итоге путем создания логистических систем в сфере внешней торговли и обеспечения их эффективного функционирования. К числу важных особенностей, которые

отличают логистическую таможенную системы (ЛТС) от традиционных, могут быть отнесены следующие: логистизация таможенного оформления и таможенного контроля экспортно - импортных товарных потоков должна осуществляться с учётом взаимосвязей с более крупными внешнеторговыми логистическими системами, в которые входят таможенные системы в целом и с которыми они связаны общей целью; проекты создания ЛТС можно оценивать по вменённым издержкам или степени отклонения от оптимальных таможенных процедур; оптимальные проект ЛТС нельзя создать лишь путем фрагментарного внесения изменений в действующие процедуры таможенного оформления и контроля экспортно-импортных товарных потоков. Он должен основываться на управленческих действиях, рациональных для всех участников ВЭД; процесс таможенного оформления и таможенного контроля внешнеторговых товарных потоков должен осуществляться целенаправленно, непрерывно. При этом необходимо устранять негативные последствия создания ЛТС.

Формирование развитой национальной транспортно-логистической инфраструктуры в рамках государственной программы "Нурлыжол" необходимое условие для привлечения транзитных грузопотоков через территорию Казахстана.

В рамках выполнения этой задачи в прошлом году реализованы ряд проектов. Построена железнодорожная линия Жезказган – Бейнеу, благодаря которой открыты 13 станций и 32 разъезда. С момента ввода дороги во временную эксплуатацию организован пропуск более 900 грузовых поездов, перевезено свыше 3 миллионов тонн грузов.

Успешно эксплуатируется и новая железнодорожная линия Узень – Берекет – Горган, пролегающая по территориям Казахстана, Туркменистана и Ирана. В минувшем году через пограничный переход Болашак – Серхетяка перевезено более 1 миллиона тонн груза.

Ведутся работы по возведению объектов сухого порта, логистической и индустриальной зон, а также инфраструктуры СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота». Привлечены 75 участников реализации данного проекта. Принимаются меры по дальнейшему привлечению крупных компаний мирового уровня, инвесторов на объекты СЭЗ.

Большое внимание уделяется развитию транспортной системы западного региона как важного элемента повышения экспортного потенциала страны. Три новых грузовых терминала мощностью 3 миллиона тонн в год позволят расширить морской порт Актау, который обеспечивает 25 процентов всех перевозок на Каспии. Начато строительство паромного комплекса в порту Курык, мощность которого составит 4 миллиона тонн в год. В этом году планируется ввести в эксплуатацию новую железнодорожную линию Боржакты – Ерсай, которая создаст инфраструктурную основу для реализации индустриальных проектов в прибрежной зоне.

Для развития транзитного потенциала, повышения эффективности перевозочного процесса, сокращения времени проследования поездов на

участке Алматы – Шу приступили к строительству вторых путей.

Будет осуществлена реализация ряда проектов, в числе которых строительство нового терминала и реконструкция взлетно-посадочной полосы аэропорта Астаны. Принимаемые меры по развитию транспортной инфраструктуры создают благоприятные условия для использования транзитного потенциала страны и дальнейшего экономического роста.

Развитию транспортно-логистической инфраструктуры уделяется в последние годы большое внимание. На реализацию автодорожных проектов из Национального фонда будут выделены 301,3 млрд. тенге, из них в 2015 году – 178 млрд. тенге, в 2016 – 123,3 млрд. тенге. При этом будет обеспечено софинансирование за счет займов МФО в сумме 6,3 млрд. долл. США.

В период с 2015 по 2020 году будут реализованы крупные автодорожные проекты "Центр-Юг", "Центр-Восток", "Центр-Запад" и реконструированы автодороги республиканского значения. В период инвестиционной фазы проектов будет создано около 200 тыс. рабочих мест. На реализацию проектов в железнодорожной отрасли и транспортной логистики из Национального фонда будут выделены средства на сумму 75,3 млрд. тенге, с софинансированием за счет средств Нацкомпаний в размере 19 млрд. тенге.

В период 2015-2016 годы реализованы проекты по строительству железнодорожной линии "Боржакты – Ерсай", паромного комплекса в порту Курык в Мангистауской области, строительство сплошных вторых железнодорожных путей с их электрификацией на участке Алматы 1 – Шу, реконструкция взлетно-посадочной полосы и терминала аэропорта г. Астаны.

Реализация данных проектов позволит значительно снизить себестоимость морской транспортировки грузов в портах отправления и создать условия для беспрепятственной доставки железнодорожных составов к паромному комплексу Курык, повысить ежегодно провозную способность грузов с 25 млн. тонн до 80 млн. тонн и сократить время следования поездов почти в 2 раза на участке Алматы 1 – Шу.

В 2015-2016 гг. на реализацию проектов в железнодорожной отрасли и сфере транспортной логистики выделено 75,3 млрд тенге. Формирование развитой национальной транспортно-логистической инфраструктуры в рамках государственной программы «Нурлыжол»- необходимое условие для привлечения транзитных грузопотоков через территорию Казахстана.

Требуется создание логистического механизма управления всей сферой внешней торговли, обеспечивающего эффективное функционирование макрологистической системы таможенного регулирования дела в Казахстане и ЕАЭС. При этом к важнейшим элементам этой системы относятся методы тарифного и нетарифного регулирования, хозяйствующие субъекты, осуществляющие экспортные, импортные или посреднические операции в сфере внешней торговли, соответствующие органы государственного

управления, конечные потребители товаров и услуг.

1.3 Основы таможенной и околотаможенной инфраструктуры в РК и ЕАЭС

В таможенной логистике важнейшее значение имеют таможенная и околотаможенная инфраструктуры. Под инфраструктурой, как правило, понимается совокупность зданий, сооружений, систем и служб, необходимо для функционирования отраслей материального производства и обеспечения жизнедеятельности государственных и общественных структур.

Таможенная инфраструктура - совокупность институциональных, социальных структур и видов деятельности, технических средств таможенного контроля, экспертизы и связи, информационных систем, материально-технической базы таможенных органов, обеспечивающих условия таможенного регулирования ВЭД, функционирование таможенной системы в целом и, в частности осуществление таможенного дела и таможенного регулирования (процесса).

Основными направлениями развития таможенной инфраструктуры являются: обустройство государственной и таможенной границ; создание современных складских таможенно-логистических терминалов; размещение таможенных органов в помещениях, являющихся государственной собственностью; развитие стационарных и передвижных инспекционно-досмотровых комплексов; внедрение новых информационно-технических средств обеспечения деятельности таможенных органов и др.

Околотаможенная инфраструктура - совокупность коммерческих и государственных структур, видов деятельности, информационных систем, материально-технической базы, обеспечивающих выполнение посреднических таможенных и околотаможенных услуг, способствующих повышению эффективности экспортно-импортных операций по перемещению товаров и транспортных средств через таможенную границу. К околотаможенной инфраструктуре относятся таможенный перевозчик, таможенный брокер (представитель), владелец склада временного хранения, владелец таможенного склада, владельцы магазинов беспошлинной торговли.

Деятельностью в сфере таможенного дела признается деятельность лиц государств-членов, связанная с оказанием услуг в качестве таможенных представителей, таможенных перевозчиков, владельцев складов временного хранения, владельцев таможенных складов, владельцев свободных складов и владельцев магазинов беспошлинной торговли, контролируемая таможенными органами и регулируемая Кодексом, а в части, не урегулированной Кодексом, – регулируемая законодательством государств-членов ЕАЭС.

Деятельность в сфере таможенного дела вправе осуществлять

юридические лица, созданные в соответствии с законодательством государств-членов и включенные таможенным органом соответственно в реестр таможенных представителей, реестр таможенных перевозчиков, реестр владельцев складов временного хранения, реестр владельцев таможенных складов, реестр владельцев свободных складов, реестр владельцев магазинов беспошлинной торговли (далее в настоящей главе – реестры лиц, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела).

Условия включения таможенным органом юридических лиц, претендующих на осуществление деятельности в сфере таможенного дела, в реестры лиц, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела, и основания исключения из этих реестров включенных в них юридических лиц определяются в отношении каждого вида деятельности в сфере таможенного дела.

Порядок включения таможенным органом юридических лиц, претендующих на осуществление деятельности в сфере таможенного дела, в реестры лиц, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела, порядок внесения изменений в такие реестры, порядок исключения из этих реестров включенных в них юридических лиц, а также основания и порядок приостановления и возобновления деятельности таких лиц устанавливаются законодательством государств-членов.

Таможенный представитель - юридическое лицо государства-члена таможенного союза, совершающее таможенные операции от имени и по поручению декларанта или иных заинтересованных лиц, на которое возложена обязанность или предоставлено право их совершать.

Условиями для включения юридического лица в реестр таможенных представителей являются наличие: в штате этого лица не менее 2 работников, имеющий документ, подтверждающий их соответствие требованиям, установленным законодательством государств - членов таможенного союза; наличие договора страхования риска своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда имуществу представляемых лиц или нарушения договоров с этими лицами.

Размер страховой суммы определяется законодательством государств-членов таможенного союза; представление обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов на сумму, эквивалентную не менее чем одному миллиону евро; соответствие иным требованиям и соблюдение иных условий, которые установлены таможенным законодательством таможенного союза.

Таможенный перевозчик - юридическое лицо государства - члена таможенного союза, осуществляющее перевозку товаров, находящихся под таможенным контролем. Условиями для включения юридического лица в реестр таможенных перевозчиков являются: осуществление этим лицом деятельности по перевозке грузов в течение не менее 2 лет на день обращения в таможенный орган; предоставление обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов на сумму, эквивалентную не менее чем двумстам тысячам евро; наличие разрешительного документа на осуществление деятельности по перевозке грузов; нахождение в

собственности, хозяйственном ведении, оперативном управлении, аренде используемых для перевозки товаров транспортных средств, в том числе транспортных средств, пригодных для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями; наличие договора страхования риска своей гражданской ответственности; отсутствие фактов привлечения в течение 1 года до дня обращения в таможенный орган к административной ответственности за правонарушения в сфере таможенного дела, определенные законодательством государств-членов таможенного союза; соответствие иным требованиям и соблюдение иных условий, которые установлены таможенным законодательством таможенного союза и (или) законодательством государств-членов таможенного союза.

Владелец склада временного хранения - юридическое лицо государства-члена таможенного союза, осуществляющее хранение товаров, находящихся под таможенным контролем, в случаях и на условиях, которые установлены таможенным законодательством таможенного союза.

Условиями включения юридического лица в реестр владельцев складов временного хранения являются: нахождение в собственности, хозяйственном ведении, оперативном управлении или аренде помещений и (или) открытых площадок, предназначенных для использования в качестве склада временного хранения; наличие договора страхования риска своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда товарам других лиц, находящимся на хранении, или нарушения иных условий договоров хранения с другими лицами; отсутствие на день обращения в таможенный орган неисполненной обязанности по уплате таможенных платежей, пеней; отсутствие фактов привлечения в течение 1 года до дня обращения в таможенный орган к административной ответственности за правонарушения в сфере таможенного дела, определенные законодательством государств-членов таможенного союза; соответствие иным требованиям и соблюдение иных условий, которые установлены таможенным законодательством таможенного союза и (или) законодательством государств-членов таможенного союза. Владелец таможенного склада - юридическое лицо государства - члена таможенного союза, которое осуществляет хранение товаров, находящихся под таможенным контролем. Условиями включения юридического лица в реестр владельцев таможенных складов являются: нахождение в собственности, хозяйственном ведении, оперативном управлении или аренде помещений и (или) открытых площадок, предназначенных для использования в качестве таможенного склада; наличие договора страхования риска своей гражданской ответственности; отсутствие на день обращения в таможенный орган неисполненной обязанности по уплате таможенных платежей; отсутствие фактов привлечения в течение 1 года до дня обращения в таможенный орган к административной ответственности за правонарушения в сфере таможенного дела, определенные законодательством государств - членов таможенного союза; соответствие иным требованиям, которые установлены таможенным законодательством таможенного союза.

Владелец магазинов беспошлинной торговли - юридическое лицо государства - члена таможенного союза, которое осуществляет хранение и реализацию в розницу товаров, помещенных под таможенную процедуру беспошлинной торговли. Развитие околотаможенной инфраструктуры, предоставляющей услуги в рамках таможенных правоотношений, обусловлено потребностями рынка, внешнеэкономического оборота. Выполнение экономических условий допуска к осуществлению деятельности позволяет лицам, включенным в реестр, выступать в качестве поручителя перед таможенными органами за представляемое лицо в части обеспечения уплаты таможенных платежей, что позволяет снизить расходы участника ВЭД.

Тем самым, к объектам околотаможенной инфраструктуры относят вспомогательные подразделения таможенных органов. Часть из них является коммерческими организациями, осуществляющими деятельность по оказанию различных посреднических услуг основным подразделениям таможенных органов на основании включения их в соответствующий Реестр.

К основным объектам околотаможенной инфраструктуры относят уполномоченного экономического оператора, таможенного представителя, таможенных перевозчиков и таможенные склады. Иные объекты околотаможенной инфраструктуры — это магазины беспошлинной торговли, таможенные лаборатории, научно-исследовательские и учебные учреждения, консультативные и обучающие организации.

Тем самым, таможенная логистика имеет для Казахстана первостепенное значение, особенно в интеграционных процессах в форматах ЕАЭС и членства в ВТО.

Как известно, экономический союз — один из видов экономической интеграции государств, имеющий следующие признаки: - отмена таможенных пошлин в торговле между странами союза; - форма коллективного протекционизма от третьих стран; - наличие соглашений о свободе передвижения других факторов производства, то есть финансового и человеческого капитала; - наличие соглашений о гармонизации фискальной и монетарной политики.

Евразийский экономический союз (ЕАЭС), являющийся экономическим объединением государств, создан на основе таможенного союза Сторон в целях завершения формирования Единого экономического пространства и формирования общего рынка, а также дальнейшего развития интеграционных процессов, в рамках которого снимаются ограничения на пути движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы и в котором в соответствии с Договором в определенных им сферах проводится согласованная или единая политика.

Определены принципы функционирования таможенного союза. При этом, в рамках таможенного союза государств-членов: 1) функционирует внутренний рынок товаров; 2) применяются Единый таможенный тариф Евразийского экономического союза и иные единые меры регулирования внешней торговли товарами с третьими сторонами; 3) действует единый

режим торговли товарами в отношениях с третьими сторонами;4) осуществляется единое таможенное регулирование;5) осуществляется свободное перемещение товаров между территориями государств-членов без применения таможенного декларирования и государственного контроля (транспортного, санитарного, ветеринарно-санитарного, карантинного фитосанитарного).

Из содержания Договора о Евразийском Экономическом Союзе, вводимого в действие с 1 января 2015 года можно условно выделить две части: организационно-процедурную часть и таможенное регулирование [4].

Договором Стороны учреждают Евразийский экономический союз в рамках которого обеспечивается свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, проведение скоординированной, согласованной или единой политики в отраслях экономики, определенных Договором и международными договорами в рамках Союза.

Союз является международной организацией региональной экономической интеграции, обладающей международной правосубъектностью. Союз осуществляет свою деятельность в пределах компетенции, предоставляемой ему государствами-членами в соответствии с настоящим Договором, на основе следующих принципов: уважение общепризнанных принципов международного права, включая принципы суверенного равенства государств-членов и их территориальной целостности; уважение особенностей политического устройства государств-членов; обеспечение взаимовыгодного сотрудничества, равноправия и учета национальных интересов Сторон; соблюдение принципов рыночной экономики и добросовестной конкуренции; функционирование таможенного союза без изъятий и ограничений после окончания переходных периодов.

Основными целями Союза являются: создание условий для стабильного развития экономик государств-членов в интересах повышения жизненного уровня их населения; стремление к формированию единого рынка товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов в рамках Союза; всесторонняя модернизация, кооперация и повышение конкурентоспособности национальных экономик в условиях глобальной экономики.

Союз наделяется компетенцией в пределах и объемах, установленных настоящим Договором и международными договорами в рамках Союза. Государства-члены осуществляют скоординированную или согласованную политику в пределах и объемах, установленных настоящим Договором и международными договорами в рамках Союза. В иных сферах экономики государства-члены стремятся к осуществлению скоординированной или согласованной политики в соответствии с основными принципами и целями Союза.

Определяется и категория внутреннего рынка, которая охватывает экономическое пространство, в котором обеспечивается свободное передвижение товаров, лиц, услуг и капиталов. В рамках функционирования внутреннего рынка во взаимной торговле товарами государства-члены не

применяют ввозные и вывозные таможенные пошлины (иные пошлины, налоги и сборы, имеющие эквивалентное действие), меры нетарифного регулирования, специальные защитные, антидемпинговые и компенсационные меры, за исключением случаев, предусмотренных Договором.

Государства-члены во взаимной торговле товарами вправе применять ограничения (при условии, что такие меры не являются средством неоправданной дискриминации или скрытым ограничением торговли) в случае, если такие ограничения необходимы для: 1) охраны жизни и здоровья человека; 2) защиты общественной морали и правопорядка; 3) охраны окружающей среды; 4) охраны животных и растений, культурных ценностей; 5) выполнения международных обязательств; 6) обеспечения обороны страны и безопасности государства-члена.

Можно соотнести содержание реализуемых в Казахстане программ с интеграционными документами. Так, можно считать, что государственные программы принимались с учетом членства Казахстана в интеграционных объединениях (союзах) и предусматривают развитие страны на среднесрочную перспективу [5].

В декабре 2012 года в Послании Главы государства народу страны была представлена Стратегия развития Республики Казахстан до 2050 года. Ее главная цель - создание общества благоденствия на основе сильного государства, развитой экономики и возможностей всеобщего труда, вхождение Казахстана в тридцатку самых развитых стран мира.

Для достижения этой цели «Стратегия «Казахстан-2050» предусматривает реализацию семи долгосрочных приоритетов: 1. Экономическая политика нового курса – всеобъемлющий экономический прагматизм на принципах прибыльности, возврата от инвестиций и конкурентоспособности; 2. Всесторонняя поддержка предпринимательства – ведущей силы национальной экономики; 3. Новые принципы социальной политики – социальные гарантии и личная ответственность; 4. Знания и профессиональные навыки – ключевые ориентиры современной системы образования, подготовки и переподготовки кадров; 5. Дальнейшее укрепление государственности и развитие казахстанской демократии; 6. Последовательная и предсказуемая внешняя политика – продвижение национальных интересов и укрепление региональной и глобальной безопасности; 7. Новый казахстанский патриотизм – основа успеха нашего многонационального и многоконфессионального общества.

Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 года был утвержден Указом Президента Республики Казахстан № 922 от 1 февраля 2010 года. В ближайшее десятилетие приоритетными в деятельности государства будут пять ключевых направлений: подготовка к посткризисному развитию; обеспечение устойчивого роста экономики за счет ускорения диверсификации через индустриализацию и развитие инфраструктуры; инвестиции в будущее – повышение конкурентоспособности человеческого капитала для достижения

устойчивого экономического роста, процветания и социального благополучия казахстанцев; обеспечение населения качественными социальными и жилищно-коммунальными услугами; укрепление межнационального согласия, безопасности, стабильности международных отношений.

В Казахстане реализуются также Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан, принятой Указом Президента Республики Казахстан № 958 от 19 марта 2010 года, Государственная программа развития образования Республики Казахстан на 2011-2020 годы - Указ Президента Республики Казахстан № 1118 от 7 декабря 2010 года, Государственная программа развития здравоохранения Республики Казахстан «СаламаттыҚазақстан» на 2011-2015 годы - Указ Президента Республики Казахстан № 1113 от 29 ноября 2010 года, Государственная программа развития и функционирования языков в Республике Казахстан на 2011-2020 годы - Указ Президента Республики Казахстан № 110 от 29 июня 2011 года [6].

Не теряет свою актуальность и предложенная Н.А. Назарбаевым Программа «Десять простых шагов навстречу простым людям», которая включала совместную реализацию следующих мер:

- введение упрощенного порядка принятия гражданства. Обеспечение гражданам одного государства, постоянно проживающим на территории другого государства, максимально благоприятных условий пребывания;
- обеспечение гражданам свободного и равного права пересечения границ четырех государств, без пограничного, таможенного и иных видов контроля;
- создание гражданам одного государства, находящимся на территории другого государства, одинаковых условий для получения неотложной медицинской помощи;
- разрешение беспрепятственного перемещения через границы четырех государств иностранной валюты на согласованную сумму;
- расширение возможности беспрепятственного провоза в согласованном порядке багажа граждан, не предназначенного для производственной или иной коммерческой деятельности;
- обеспечение свободной подписки и доставки газет, журналов и других периодических изданий каждой из стран «четверки» на территории трех других государств;
- создание благоприятных условий для распространения программ телевидения и передач радио всех четырех государств на территории друг друга;
- взаимное признание аттестатов о среднем образовании, дипломов о высшем и специальном образовании, документов об ученых званиях и степенях. Возможность поступления на равных правах в учебные заведения четырех государств, при наличии соответствующего уровня подготовки;
- облегчение процедуры осуществления денежных переводов и почтовых отправок между государствами «четверки»;
- создание максимально льготных условий для занятия малым и средним

бизнесом в государствах «четверки» [7].

По территории Казахстана проходят и формируются на основе существующей в республике транспортной инфраструктуры 4 международных транспортных коридора. Это: 1. Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ): Западная Европа - Китай, Корейский полуостров и Япония через Россию и Казахстан (на участке Достык - Актогай - Саяк - Моинты - Астана – Петропавловск (Пресногорьковская). 2. Южный коридор ТАЖМ: Юго-Восточная Европа - Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны Центральной Азии и Казахстан (на участке Достык - Актогай - Алматы - Шу - Арысь - Сарыагаш). 3. ТРАСЕКА: Восточная Европа - Центральная Азия через Черное море, Кавказ и Каспийское море (на участке Достык – Алматы - Актау). 4. Север-Юг: Северная Европа - страны Персидского залива через Россию и Иран, с участием Казахстана на участках морской порт Актау – уральские регионы России и Актау - Атырау.

Казахстан, расположенный в центре Евроазиатского континента, последовательно осуществляет формирование и развитие современной транспортной инфраструктуры, в частности, автомобильных магистралей международного значения. Идет активный процесс интеграции в Европейскую и Азиатскую региональные системы автомобильных дорог с выходом на большинство государств Евроазиатского континента, крупнейшие транспортные узлы и терминалы. В этой связи трансконтинентальный автодорожный коридор «Западная Европа – Западный Китай» является главным проектом отрасли начала этого столетия. В его развитии заинтересованы главные торговые партнеры Казахстана. В настоящее время подписаны межправительственные меморандумы с Россией, Китаем и Европейским Союзом.

Несмотря на мировой финансовый кризис, достигнута договоренность о предоставлении займов ведущих мировых финансовых институтов. Всемирный банк (МБРР) выделяет средства на сумму 2 млрд. 125 млн. долл. Это крупнейший заем в истории банка, выданный какой-либо стране мира. С учетом займов Азиатского, Европейского и Исламского банков развития, общая сумма заемных средств по проекту составит 3,5 млрд. долл. Выделение значительных средств на выгодных условиях сроком до 25 лет свидетельствует о высочайшем уровне доверия мировых финансовых институтов казахстанской экономике.

Общая протяженность коридора по маршруту Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Кордай – Алматы – Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган составляет 8 445 км. Из них 2 233 км по территории Российской Федерации, 2 787 км – Республики Казахстан, 3 425 км – Китайской Народной Республики.

По Казахстану реконструкции подлежат 2452 км дороги. Стоимость проекта казахстанского участка составляет – 825,1 млрд. тенге, в рамках которых предусмотрен перевод на I техническую категорию с 4-х полосным

движением 1390 км дороги (Кызылорда – Туркестан – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос), остальные участки протяженностью 1062 км будут переведены на II техническую категорию (гр.РФ – Мартук – Актобе – Карабутақ – Кызылорда).

По всему коридору предусматривается улучшение геометрических параметров трассы (повороты, видимость, уклоны), в целях улучшения экологической и санитарной обстановки предусматриваются обходы крупных населенных пунктов (Актобе, Шаган, Аральск, Кызылорда, Шиели, Жанакорган, Туркестан, Икан, Темирлан, Шымкент, Тараз, Кулан, Ташкарасу, Жаркент, перевалы Кордай, Машат, Куюк).

Для реализации проекта определены три источника финансирования. Так, за счет республиканского бюджета в сумме 136,1 млрд тенге предусмотрена реконструкция участка Карабутақ – Иргиз – гр. Кызылординской области, северного обхода г.Актобе, проезд по г.Шымкент, выход на БАКАД, а также софинансирование участков, финансируемых за счет средств международных финансовых институтов.

Вторым источником станут внешние займы международных финансовых институтов в сумме 3,4 млрд. долларов США. Из которых, Международный банк реконструкции и развития выделит 2 125 млн. долларов США, Азиатский банк развития – 700 млн. долларов США, Исламский банк развития – 398 млн. долларов США и Европейский банк реконструкции и развития – 180 млн. долларов США. Надо отметить, что для Международного банка реконструкции и развития это самый крупный займ в истории банка, выданный какой-либо стране.

В качестве третьего источника финансирования запланировано привлечение частных инвестиций на концессионной основе на сумму 266,6 млрд. тенге. На эти средства будут реконструированы участки Алматы – Хоргос и Ташкент – Шымкент – граница Жамбылской области.

Основными положительными показателями данного проекта по сравнению с существующими альтернативными коридорами (автодорожный Трансиб, морской через Суэцкий канал) является его протяженность и времянахождения в пути. Если при использовании морского коридора время нахождения в пути доходит до 45 суток, а по «Трансибу» 14 суток, то по коридору «Западная Европа – Западный Китай», от порта Ляньюньгань до границ с Европейскими государствами, время в пути составит порядка 10 суток. Проект обеспечит грузоперевозки по трем основным направлениям Китай – Казахстан, Китай – Центральная Азия, Китай – Казахстан – Россия – Западная Европа.

Проведенные исследования на стадии разработки ТЭО проекта показали, что к 2020 году объем грузоперевозок увеличиться в 2,5 раза. Среднегодовой суммарный экономический эффект от реализации проекта оценочно от сокращения времени пути составит 33,9 млрд.тенге, от сокращения количества ДТП – 49,9 млн. тг., связи с ростом валового регионального продукта (ВРП) – 82,9 млрд. тг.

Проект имеет высокую важность для казахстанской экономики.

Значительное региональное развитие получают пять крупных областей страны (Актюбинская, Кызылординская, Южно-Казахстанская, Жамбылская и Алматинская, включая г.Алматы), где в общей сложности проживает 7,5 млн. человек или почти половина населения страны.

Значительный импульс будет дан развитию малого и среднего бизнеса, сервисной индустрии, туризма и другим секторам экономики. Уже сегодня строительство и реконструкция автомобильных дорог в Республике Казахстан производится по современным мировым технологиям. Все автодороги международного и республиканского значения реконструируются по усиленным параметрам с расчетом на более высокую весовую нагрузку (13 тонн на ось) и интенсивность движения.

Начато широкое применение новых строительных материалов, в том числе бетонных покрытий, значительно увеличивающих прочность и долговечность автомобильных дорог. При этом в Казахстане освоено производство почти всех материалов, используемых в современном дорожном строительстве. Безусловно, успешная реализация такого масштабного проекта, немыслима без широкого участия всех заинтересованных стран и международной общественности.

Казахстан является активным участником таких международных транспортных коридоров, как ТРАСЕКА, Север-Юг, Среднеазиатский коридор, Трансазиатская железнодорожная магистраль. Налажено сотрудничество с нашими соседями в рамках интеграционных структур и международных организаций, таких как ШОС, СНГ, ЕврАзЭС, ЕЭК и ЭСКАТО ООН, ЦАРЭС, СПЕКА и др.[8].

Тем самым, требуется активизация всех субъектов таможенной и околотаможенной инфраструктуры. Санкции Запада против России также значительно повлияли на состояние конкурентоспособности государств-членов ЕАЭС как вовне, так и внутри Союза (речь идет об взаимных обязательствах, влияющих на поведение субъектов таможенных правоотношений и др.). Будем надеяться на временный характер экономических отношений. Главная же задача интеграции на постсоветском пространстве, на наш взгляд, – реализовать в разумном сочетании национальные интересы и интеграционные задачи в обозначенных форматах интеграции, чему будет содействовать использование логистики со всем инструментарием.

Литература:

1. Отчет Всемирного Банка об Индексе эффективности логистики [//www.lpi.worldbank.org/report](http://www.lpi.worldbank.org/report)
2. Стаханов Д.В., Стаханов В.Н. Таможенная логистика. – М., 2000. 96 с.
3. Михайлова О.И. Введение в логистику. – М., 1999. 104 с.
4. Алибеков С.Т. Этапы интеграции на постсоветском пространстве. – Алматы. 2015. 263 с.

5. Официальный сайт Президента Казахстана – akorda.kz
6. Сайт Правительства РК - government.kz
7. Казахстанская правда, 28 апреля 1998 года
8. Сайт Правительства РК - government.kz.

Научное издание

Выпускающий редактор *Г.С.Бекбердиева*

Компьютерная верстка *Г.К.Шаккозовой*

Дизайн обложки *А.Калиева*

ИБ № 11765

Издательский дом «Казак университеті»