

# Альпари

ISSN 1562 5397

экономический

журнал

2006 - 1

подписной индекс 75620

**Репродуктивное поведение  
и демографическая безопасность**





# Транспортное обеспечение таможенно-тарифного регулирования

Л. ЖАКЫПБЕК

На сегодняшний день в мире нет ни одной страны, не участвующей в мировой торговле, независимо от степени ее развития. По определению Джеймса Сакса, "...экономический успех любой страны мира зиждется на внешней торговле. Еще ни одной стране не удалось создать здоровую экономику, изолировавшись от мировой экономической системы" [1].

При всем многообразии теорий внешней торговли, каждая из которых имеет свои особенности, на сегодня можно выделить два основных направления во внешнеторговой политике – это политика протекционизма и политика свободной торговли.

Политика протекционизма основывается на теории меркантилизма, идея которой заключается в повышенной защите внутреннего рынка, выраженной в стимулировании экспорта продукции национального производства и ограничении импорта из-за рубежа.

Политика свободной торговли основана на теории абсолютных преимуществ А.Смита, доказывающей необходимость либерализации условий ввоза иностранных товаров путем ослабления таможенных пошлин.

На сегодня в мире распространена внешнеторговая политика, основанная как на политике протекционизма, так и на политике свободной торговли, так называемая политика селективно-унифицированной защиты, которая подразумевает концентрацию усилий внешнеторговой политики только на перспективных направлениях при одновременном открытии

внутреннего рынка в секторах перспективных производств.

Основным инструментом внешнеторговой политики являются таможенно-тарифные методы регулирования, позволяющие осуществлять селективно-унифицированную защиту внутреннего рынка.

Как правило, при таможенно-тарифном регулировании законодательством страны вводятся экспортные и импортные пошлины при осуществлении ввоза или вывоза товаров.

Уплата таможенных пошлин является обязательным условием ввоза или вывоза товара (2,3).

Импортные пошлины, взимаемые при ввозе товара, встречаются наиболее часто, так как являются основным инструментом защиты отечественного производителя. Реже используются экспортные пошлины. Их цель – получение дополнительного количества валюты для пополнения государственной казны.

В развивающихся странах таможенные пошлины выполняют, в первую очередь, фискальную функцию, значительно сокращающую дефицит бюджета.

С экономической точки зрения таможенные пошлины выполняют следующие три основные функции:

- протекционистскую (защитную), относящуюся к импортным пошлинам, поскольку с их помощью государство ограждает местных производителей от нежелательной иностранной конкуренции;
- стимулирующую, также относящуюся к импортным пошли-

нам, ее действие обратно действию протекционистской функции; пошлины, как правило, устанавливаются на нулевом уровне, что усиливает иностранную конкуренцию и заставляет отечественные предприятия бороться за рынки сбыта;

– балансирующую, которая выравнивает внутренние и мировые цены и относится как к импортным, так и к экспортным пошлинам.

Величина (или ставка) таможенной пошлины при ввозе определяет степень закрытости или доступности внутреннего рынка для иностранных товаров. Сведенные воедино ставки таможенных пошлин называются таможенным тарифом, поэтому регулирование с помощью тарифа называется таможенно-тарифным регулированием внешней торговли.

Основные цели таможенного тарифа [2,3]:

- рационализация товарной структуры ввоза товаров в страну;
  - поддержание рационального соотношения вывоза или ввоза товаров, валютных доходов и расходов на территории страны;
  - создание условий для прогрессивных изменений в структуре производства и потребления товаров;
  - защита внутренней экономики от неблагоприятного воздействия иностранной конкуренции;
  - обеспечение условий для эффективной интеграции страны в мировую экономику.
- Таможенный тариф всегда состоит из двух частей, а именно:



ставок таможенных пошлин и системы классификации товаров (товарной номенклатуры), которая специально создается для целей регулирования и учета внешне-торговой деятельности страны.

*Товарная номенклатура* – это классификатор товаров, который применяется для целей государственного регулирования экспорта и импорта, а также статистического учета внешнеторговых операций [2,3].

Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности, разработанная на базе гармонизированной системы описания и кодирования товаров и комбинированной тарифно-стоимостной номенклатуры Европейского экономического сообщества, составляет основу системы мер государственного регулирования внешнеэкономической деятельности большинства стран мира.

Для Казахстана важным этапом сотрудничества и взаимодействия со странами СНГ было подписание Соглашения о единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Содружества Независимых Государств. С 1 января 1997 г. действует 2-е издание ТН ВЭД СНГ.

В соответствии с постановлением Правительства РК “О соглашении об общей Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического сообщества” (11 июня 2003 г., №567), договаривающиеся стороны принимают в качестве общей Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического сообщества десятизначную ТНВЭД Российской Федерации, основанную на международных классификаторах, Гармонизированной системе описания и кодирования товаров Всемирной таможенной организации и единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности СНГ”. [4].

Ниже приведен пример расчета таможенной пошлины по адвалорной, специфической и комбинированной ставкам.

Расчет суммы таможенной пошлины, исчисляемой по адвалорной ставке, производится по формуле (3):

$$TC \times AC = TP,$$

где, TC – таможенная стоимость товара, определяемая в соответствии с действующим таможенным законодательством;

AC – адвалорная ставка таможенной пошлины;

TP – сумма таможенной пошлины.

Расчет суммы таможенной пошлины, исчисляемой по специфической ставке, производится по формуле (3):

$$K \times SP = TP,$$

где, K – количество единиц облагаемого товара;

SP – специфическая ставка таможенной пошлины;

TP – сумма таможенной пошлины.

При применении комбинированной ставки пошлины в виде:

– одновременного применения адвалорной и специфической ставок таможенных пошлин (например, 10% плюс 2 евро за кг) подлежащая уплате сумма таможенной пошлины складывается из сумм таможенных пошлин, исчисляемых по адвалорной и специфической ставкам;

– выбора максимальной расчетной суммы (например, 10%, но не менее 0,5 евро за кг), в этом случае для определения суммы

таможенной пошлины, подлежащей уплате, осуществляется расчет суммы таможенной пошлины по адвалорной и специфической ставкам, а уплачивается большая из полученных сумм.

Пример расчета суммы таможенных пошлин представлен в таблице 1.

Таким образом, своевременная уплата импортных и экспортных пошлин, правильное таможенное оформление перевозимых товаров, способствует повышению эффективности внешней торговли, осуществляемой той или иной страной.

Вместе с тем, необходимо отметить, что немаловажную роль во внешней торговле играет ее транспортное обеспечение. Эффективно налаженная доставка грузов, как правило, ускоряет и повышает эффективность таможенного оформления перемещаемых через границу товаров.

Особенностью транспортировки товара при реализации внешнеторговой сделки является наличие иностранного элемента, осуществление перевозки на условиях, установленных международными соглашениями. Для решения вопросов, связанных с условиями торговых сделок, необходимо знать конъюнктуру рынков транспортных услуг и тарифов.

Транспортному комплексу Республики Казахстан, представленному железнодорожным, трубопроводным, морским, воздуш-

Таблица 1

Расчет сумм таможенных пошлин по адвалорной, специфической и комбинированной ставкам

Код ТНВЭД	Краткое наименование	Таможенная стоимость	Ставка там. пошлины	Формула расчета	Сумма там. пошлины
0402 29 110	Молоко для грудных детей	680 тг/кг	5%	$TP=TC \times AC$	$TP=680 \times 0,05 = 34$ тг/кг
0808 10	Яблоки свежие	2 350 тг. за 20 кг	0,2 евро за кг (31,9 тг.)*	$TP=K \times SP$	$TP=20 \times 31,9 = 638$ тг. за 20 кг
6401	Водонепроницаемая обувь	60 тыс.тг. за 5 пар	15%+0,5 евро (79,8 тг.*) за пару	$TP=TP_1+TP_2$ $TP_1=TC \times AC$ $TP_2=K \times SP$	$TP_1=60$ тыс.тг. х 0,15=9 тыс.тг. $TP_2=5 \times 79,8 = 399$ тг. $TP=9399$ тг.

\* курс евро пересчитан в тенге по официальному курсу Нацбанка РК на 31.01.2006 г. (Euro/KZT 159,67)



ным, автомобильным транспортом и дорожной сетью отводится важнейшая роль в осуществлении межхозяйственных и межгосударственных связей.

Трубопроводный транспорт в Казахстане представлен нефтепроводами (6695,8 км) и газопроводами (10138 км). В ближайшем будущем Казахстан доведет добычу нефти до 60 млн. тонн. К 2010 году за счет освоения месторождений на Каспийском шельфе добыча нефти в Казахстане прогнозируется в объеме 120-140 млн. тонн. Рост будет также обеспечен за счет интенсификации эксплуатации Тенгизского и Карачаганакского месторождений, реабилитации Узеньского нефтяного месторождения, а также ввода ряда месторождений в Актюбинской области (Урихтау, Кожасай). Реконструкция действующего нефтепровода Атырау-Самара усилит его провозную мощность [5,6].

Активно обсуждается проект прокладки нефтепровода из Западного Казахстана в Китай. Реальностью становится проект нефтепровода Актау-Баку-Тбилиси-Джейхан, успешно используется для поставки нефти с Тенгизского месторождения в Казахстане Каспийский трубопровод, проходящий по территории Краснодарского и Ставропольского краев, Республики Калмыкии, Астраханской области до Новороссийска. Одним из наиболее реальных маршрутов экспорта казахстанской нефти в средиземноморском направлении является Транскавказский коридор Актау-Баку-Батуми. Уже сегодня по нему транспортируется более 2 млн. тонн казахстанской нефти. Существующая инфраструктура при его реконструкции и расширении, предусмотренными межправительственными соглашениями Казахстана и Азербайджана, позволит ежегодно экспортировать по этому маршруту до 10 млн. тонн нефти. Все это будет способствовать многовекторному экспорту нефти из Казахстана в страны СНГ, на Балтийский рынок, в порты Черного и Средиземного моря, Юго-Восточную Азию (6).

Важнейшую роль в осуществлении межгосударственных пере-

возок с ближним зарубежьем играет автомобильный транспорт. Протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 88,4 тыс. км (6).

Для функционирования автомобильного транспорта характерны следующие особенности:

– более высокая скорость доставки грузов и маневренность;

– возможность доставки грузов от склада отправителя до склада получателя без перегрузочных операций;

– меньшие, по сравнению с железнодорожным транспортом, капитальные вложения при освоении малых грузопотоков на небольших расстояниях;

Автомобильные дороги Казахстана в 1995 году были включены в состав Азиатской шоссейной дороги, который был утвержден программным советом ЭСКАТО ООН в Бангкоке.

В осуществлении межгосударственных связей и перспектив их развития, в составе сети республиканских автодорог можно выделить шесть основных направлений – автотранспортных коридоров, обеспечивающих пропуск грузов в евроазиатском сообществе:

1. Ташкент-Шымкент-Тараз-Бишкек-Алматы-Хоргос;

2. Шымкент-Кызылорда-Актюбинск-Уральск-Самара;

3. Алматы-Караганда-Астана-Петропавловск;

4. Астрахань-Атырау-Актау-граница Туркменистана;

5. Омск-Павлодар-Семипалатинск-Майкапшагай;

6. Астана-Костанай-Челябинск.

Сегодня, с развитием внешнеэкономических связей Казахстана, перевоз грузов в международном сообщении осуществляется по этим коридорам, особенно по 2,3 и 6 коридорам (6).

В транспортной системе Казахстана железнодорожному транспорту принадлежит ведущая роль. Большие расстояния транспортировки, сравнительно низкие тарифы на перевозки грузов делают железнодорожный транспорт наиболее востребованным со стороны пользователей.

Современная транспортная сеть Казахстана включает более чем 14,5 тыс. км железнодорожных путей сообщения. Плотность железнодорожных магистралей в Казахстане составляет 5,2 км на 1000 км<sup>2</sup> территории. По протяженности своих линий он уступает в СНГ и Балтии только двум республикам – России и Украине.

Сейчас основу железнодорожной сети Казахстана составляют несколько крупных магистралей меридиального и широтного направлений, от которых в разные направления отходят множество тупиковых линий. К магистральям меридиального направления относятся: Трансказахстанская (Петропавловск-Караганда-Моинты-Чу), Турксиб (Арысь-Алматы-Семипалатинск) и Оренбург-Кызылорда-Ташкент. К магистральям широтного направления – Транссибирская, Средне-Сибирская (Магнитогорск-Астана-Павлодар-Барнаул) (5,6).

Роль железнодорожного транспорта определяется рядом факторов:

– основная товарная продукция, предъявляемая к перевозке, это массовые насыпные и наливные грузы, такие как зерно, уголь, руда, нефть, минеральные удобрения и т.д., перевозка которых другими видами транспорта невозможна;

– географические условия Казахстана, обширность территории, размещение производственных сил, дальность расстояния перемещения грузов также делают железнодорожный транспорт незаменимым;

– располагаясь в Евразии, Казахстан обладает высоким транзитным потенциалом – по его сухопутным и, прежде всего, железнодорожным магистральям осуществляются экономические связи с Россией, Китаем, со странами Европы, Ближнего Востока.

В грузообороте всех видов транспорта доля железнодорожного транспорта превышает 60%. Высока доля железнодорожного транспорта в структуре ВВП и в общем объеме государственных доходов Республики Казахстан.



Увеличению товарооборота между странами Азии и Европы способствуют объективные предпосылки создания наземного транспортного коридора Китай-Европа, удовлетворяющего спрос на рынке транспортных услуг. К настоящему времени имеющиеся маршруты доставки грузов (товаров) из Китая в Европу и в обратном направлении не полностью отвечают динамике мировой торговли.

В этой связи, Казахстану, с его выгодным геополитическим положением, необходимо реализовать свой транспортный транзитный потенциал, выступая в роли связующего моста "Европа-Азия" с максимально эффективной транспортной инфраструктурой.

Вместе с тем, Казахстану параллельно с проведением законодательных и институциональных реформ, необходимо провести мероприятия по улучшению своей транспортной инфраструктуры, находящейся в удовлетворительном состоянии и нуждающейся в финансировании для дальнейшего развития, как в области реконструкции существующих мощностей, так и создания новых.

При дальнейшем увеличении торговли с Китайской Народной Республикой уже к 2010 году погранпереход Достык-Алашанькоу вследствие ограниченной пропускной способности не сможет удовлетворить растущие потребности рынка перевозок в Китай и из Китая.

При этом, в соответствии с протокольным решением 1-го заседания подкомитета в области железнодорожного транспорта казахстанско-китайского Комитета по сотрудничеству, состоявшегося в 2004 году в г. Пекин, казахстанской и китайской сторонами согласованы перспективные объемы перевозок через пограничный переход Алашанькоу-Достык на 2006 год – 13 млн. тонн, на 2010 год – 20 млн. тонн [7].

Кроме того, несмотря на достаточно высокую техническую оснащенность железных дорог Казахстана, их слабыми местами являются следующие факторы:

– сложность перевозочного процесса, что обусловлено необходимостью перегруза (переста-

новки) грузов (подвижного состава) с шириной колеи 1520 мм на колею 1435 мм;

– простой вагонов при пересечении государственных границ;

– таможенные процедуры.

В целях устранения указанных барьеров и для скорейшей интеграции в мировую инфраструктуру транспорта Казахстана изучается и обсуждается с заинтересованными сторонами проект строительства Трансказахстанской железнодорожной магистрали (ТКЖМ) с шириной колеи 1435 мм. Магистраль берет свое начало на казахстанско-китайской границе, проходит через станции Моинты, Кызыл-Жар, Жезказган, Саксаульская, Бейнеу и далее по территории Туркменистана с выходом на иранские железные дороги. Проект предполагает строительство более 3 тыс. км новых железнодорожных путей на территории Казахстана, около 700 км на территории Туркменистана и 90 км на территории Ирана. Кроме этого, для повышения привлекательности маршрута рассматривается возможность строительства железнодорожного обхода озера Ван на территории Турции [7].

Реализация проекта строительства ТКЖМ позволит осуществить транзитные перевозки грузов, с их частичной переориентацией с морского пути из портов Китая на трансконтинентальный маршрут.

Существенно снизится стоимость доставки контейнеров из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в страны Евросоюза и обратно. Ориентировочно с момента начала эксплуатации ТКЖМ планируется увеличение объемов перевозок с 13 млн. тонн к 2010 году и с перспективным увеличением до 36,7 млн. тонн к 2030 году. Таким образом, это даст участникам проекта возможность создания евразийского трансконтинентального моста через Казахстан.

ТКЖМ в сравнении с транскавказскими маршрутами и Транссибирской магистралью будет иметь следующие преимущества:

– использование европейского стандарта колеи на всем протяжении маршрута Достык – гра-

ница Туркменистана – 3070 км;

– возможность привлечения нового транзитного грузопотока в сообщении Юго-Восточная Азия – Ближний Восток;

– перспектива включения европейской колеи в транспортный коридор Север-Юг;

– сокращение количества участников перевозочного процесса;

– сокращение срока транспортировки грузов в сообщении Европа – Юго-Восточная Азия и обратно;

– дополнительный прямой выход на Европу из Юго-Восточной Азии.

Расчеты показывают, что по данной магистрали грузы с восточного побережья Китая могут достигать Роттердама за 15-18 суток. Данный проект уже получил одобрение в транспортных администрациях Китая, Туркменистана, Ирана и Турции при условии его финансирования каждой стороной на своей территории на основе концессии или другими методами, как с участием государства, так и частных инвесторов. Ориентировочно проект потребует инвестиций в размере 3,5 млрд. долл. США [7].

Ввод ТКЖМ по результатам предварительных исследований позволит привлечь следующие грузопотоки:

– в транзитном сообщении до 35 млн. тонн, в экспортном сообщении – 20 млн. тонн;

– между странами Азии и Европы на общую сумму 7 млрд. долл. в год;

– между Китаем, Ираном и Турцией (товары народного потребления, продукция машиностроения, стройматериалы, лесные грузы, удобрения) на общую сумму 2 млрд. долл. в год;

– между Россией и странами Ближнего Востока (продукция металлургической промышленности, стройматериалы, лесные грузы, удобрения) на общую сумму 1 млрд. долл. в год [7].

По сравнению с морским путем (время следования до 35 суток) следование транзитного контейнеропотока сухопутным наземным транспортом через ТКЖМ сокращается в 2 раза. Надо отметить, что грузы Транссиба берут свое начало в порту Находка с под-





возом из других портов Китая и других стран Юго-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона. Если учесть затраты времени на эти операции, то срок доставки по Транссибу и затраты на перевозку будут значительно выше.

Также в последнее время в связи с углублением процесса глобализации международных экономических связей на Евразийском континенте и ожидающимся ростом грузопотоков между Восточной Азией и Европой более актуальной становится идея возрождения Великого Шелкового пути – создание комплексного евразийского трансконтинентального моста. Эта идея горячо дискутировалась в последние годы на ряде международных конференций с участием представителей Китая, Японии, Южной Кореи, России, государств Средней и Южной Азии, Закавказья и стран, входящих в Европейский союз. Предполагается, что создание такого моста на базе реконструкции старых и строительства новых железнодорожных линий позволит сократить на 8-15 тыс. км путь по сравнению с перебросками грузов, соответственно, через Суэцкий канал или вокруг Африки. Реализация этого проекта, поддерживаемая экономической и социальной комиссией ООН (ЭСКАТО), рассматривается многими специалистами и разработчиками этого

проекта как союз ради развития экономик стран Европы и Азии. Непосредственной целью такого союза является создание совместными усилиями сверхсовременной целостной инфраструктуры для транспортного сообщения (железнодорожного и автомобильного), энергетики (линий электропередач, газо- и нефтепроводов), и средств связи, простирающейся от Атлантики до Тихоокеанского побережья [7].

Таким образом, надежное транспортное обеспечение доставки грузов является важной составляющей таможенно-тарифного регулирования, обеспечивающей эффективную внешнюю торговлю, как для стран Евросоюза, Китая, России, Ближнего Востока, Юго-восточной Азии, так и для самого Казахстана.

### Литература

1. Сакс Дж. Д., Ларрен Ф.Б. Макроэкономика. Глобальный подход / Пер. с англ. – Москва, 1991, 36 с.
2. Данильцев А.В. Основы торговой политики и правила ВТО. Москва, 2005 г.
3. Жатканбаев Е.Б., Сухова Л.Ф. Таможенно-тарифное регулирование в Республике Казахстан. Алматы: "ИздатМаркет", 2003, 25-30 с.
4. Соглашение об общей Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического сообщества – утвержде-

но постановлением Правительства РК от 11 июня 2003 г. №567, 1-2 с.

5. Атамкулов Е.Д., Жангаскин К.К. Железнодорожный транспорт Казахстана: реструктуризация и пути интеграции в мировую экономику. Алматы, 2003 г.

6. Бердимбетова Б.А. Транзитный потенциал Республики Казахстан: проблемы и пути их решения (на примере международного перехода "Достык") (часть 1). Алматы, 2003 г.

7. Жангаскин К.К., Кобдигов М.А., Мустапаева А.Д. "Глобализация мировой экономики и ее влияние на формирование транспортных потоков направлением Азия-Европа" // Ваш транс-куррьер, №4, 2005 г.

### Түйін

Мақалада кеден-тарифтік басқаруды көлікпен қамтамасыз ету мәселелері қарастырылған. Қазақстанның қазіргі кездегі көлік жүйесінің күйіне талдау жасалып, елеміздің көлік потенциалы мен даму жағдайы қарастырылған.

### Summary

This article examines the issues on customs regulation of external trade, considers the main conditions of use of import and export duties, and gives examples of calculation of import duties. It considers also the issues of transport provision for the custom regulation. It assesses the current situation in the transport system of Kazakhstan, considers the problems and development prospective of transit potential in our country.