

УДК341.161

https://doi.org/10.33619/2414-2948/78/64

**ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ КИРГИЗСКОЙ РЕСПУБЛИКОЙ
И ДРУГИМИ ГОСУДАРСТВАМИ РЕГИОНА СОГЛАШЕНИЯ ВТО
ОБ УПРОЩЕНИИ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ (СУПТ)
В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

©Джумагулов А. М., ORCID: 0000-0003-3370-3653, д-р юрид. наук, Киргизско-Российского Славянский университет им. Б.Н. Ельцина, г. Бишкек, Кыргызстан, aydana7767@rambler.ru

©Досматов Д. Э., Киргизско-Российского Славянского университета им. Б.Н. Ельцина, г. Бишкек, Кыргызстан, dosmatovdaniyar@gmail.com

©Касымкулова А. О., Киргизско-Российского Славянского университета им. Б.Н. Ельцина, г. Бишкек, Кыргызстан, aima12@mail.ru

**PROBLEMS OF IMPLEMENTATION BY THE KYRGYZ REPUBLIC AND OTHER
STATES OF THE REGION OF THE WTO TRADE FACILITATION AGREEMENT (TFA)
IN THE FIELD OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT**

©Djumagulov A., ORCID: 0000-0003-3370-3653, Dr. habil., Kyrgyz-Russian Slavic University. B.N. Yeltsin, Bishkek, Kyrgyzstan, aydana7767@rambler.ru

©Dosmatov D., Kyrgyz-Russian Slavic University. B.N. Yeltsin, Bishkek, Kyrgyzstan, dosmatovdaniyar@gmail.com

©Kasymkulova A., Kyrgyz-Russian Slavic University. B.N. Yeltsin, Bishkek, Kyrgyzstan, aima12@mail.ru

Аннотация. В статье кратко анализируются последствия вхождения Киргизской Республики во Всемирную торговую организацию и присоединения к Соглашению об упрощении процедур торговли, результаты и перспективы влияния данного Соглашения на развитие международных автомобильных перевозок в регионе. В Кыргызстане была либерализована экономика, ограничено количество денег в обращении, проведена массовая приватизация государственного имущества. Для Кыргызстана упрощение процедур торговли является объективной необходимостью.

Abstract. The article briefly analyzes the consequences of the entry of the Kyrgyz Republic into the World Trade Organization and accession to the Trade Facilitation Agreement, the results and prospects for the impact of this Agreement on the development of international road transport in the region. The economy was liberalized in Kyrgyzstan, the amount of money in circulation was limited, and mass privatization of state property was carried out. For Kyrgyzstan, trade facilitation is an objective necessity.

Ключевые слова: Всемирная торговая организация, Киргизская Республика, Соглашение об упрощении процедур торговли, международные перевозки, транзит, нетарифные платежи.

Keywords: World Trade Organization, Kyrgyz Republic, Trade Facilitation Agreement, international road transport, transit, non-tariff payments.

Реализация Киргизской Республикой программ МВФ и вступление во Всемирную торговую организацию, влияние этих событий на социально-экономическое развитие

Киргизстана уже более двух десятков лет является предметом острых дискуссий, в том числе и в политико-правовой сфере. Сейчас, пройдя через периоды расцвета экономико-политического либерализма, социально-экономических и политических кризисов, попыток построения той или иной модели государственно-правовой системы, череду трансформаций нашего общества и связанных с этим потрясений и ошибок, в том числе и трагических, уже можно сделать определённые выводы и прогнозы.

В начальный период после развала СССР и связанного с этим глубокого социально-экономического кризиса, в целях создания новой экономики и быстрой ликвидации негативных последствий краха социалистической экономики, страна остро нуждалась в привлечении инвестиций. При этом, в отличие от соседей, располагавших работающими месторождениями нефти, газа, угля, золота и др., а также производственными мощностями по их переработке, Кыргызстан подобными преференциями не располагал, а для развития имевшихся ресурсов в гидроэнергетике, горнодобывающей промышленности, туризме и т.д. требовались время и огромные финансовые вложения, которых не было. В 1998 г Кыргызская Республика в результате трёхлетних переговоров первой на постсоветском пространстве вступила в ВТО (<https://clck.ru/h3CUM>).

В настоящее время 164 государства из 193 членов ООН являются членами ВТО. Период принятия Кыргызстана в ВТО был самым коротким за всю историю организации. Вступая в эту организацию, страна приняла на себя ряд обязательств, в том числе и по адаптации национальной правовой политики к требованиям права ВТО и либерализации внешней торговли. Вступление в эту организацию привело к переформатированию правовой политики в сферах экономического регулирования, когда право ВТО стало выше по иерархии законодательства страны. При этом, переговоры велись исходя из тактики, направленной на скорейшее вступление в организацию в надежде на скорую и эффективную отдачу, то есть не были результатом выверенной политики и стратегии, которые должны были быть сформированы в результате объективного анализа показателей готовности или не готовности различных секторов экономики к либерализации торговых отношений. Кыргызстан также принял на себя обязательства, приемлемые для государств, экономически развитых, хотя таковым не являлся тогда и не является сейчас. Основным путем реализации экономической политики в Кыргызстане по рекомендациям МВФ и ВТО стал неолиберальный подход к макроэкономике. В короткие сроки в Кыргызстане была либерализована экономика, ограничено количество денег в обращении, проведена массовая приватизация государственного имущества. Впоследствии Кыргызстан столкнулся с такими макроэкономическими последствиями, как отсутствие экономического роста, чрезвычайно высокий уровень безработицы и массовая бедность, страна из индустриально-аграрной в короткие сроки превратилась в аграрно-индустриальную.

Главными выгодами считают следующие последствия — Кыргызстан стал «членом многосторонней системы мировой торговли, где отпадает необходимость заключать двусторонние соглашения с каждой страной для получения режима наибольшего благоприятствования. Для Кыргызстана присоединение к ВТО явилось мощным внешним фактором, способствующим проведению регулятивных реформ. Был обеспечен имидж страны с предсказуемым, стабильным и либеральным торговым режимом, привлекательным как для импортеров, так и инвесторов». При этом отмечается, что: «Если бы Кыргызстан вступил в ВТО позднее своих региональных партнеров (Китая, России, Казахстана), то в результате двусторонних переговоров пришлось бы пойти на невыгодные для страны уступки» [1].

В исследовании, проведенном Национальным институтом стратегических исследований (НИСИ КР) в связи с 20-летием вступления Кыргызстана в ВТО, профессор А.О. Кожошев объективно также отметил следующие положительные эффекты членства страны в ВТО: «экспорт киргизских товаров и услуг пользуется режимом наибольшего благоприятствования (РНБ) во всех странах–членах ВТО; внутреннее торговое и налоговое законодательство гармонизировано с правилами и нормами ВТО; вновь принимаемые нормативно-правовые акты разрабатываются в соответствии с международными требованиями; создан предсказуемый режим для отечественных производителей и инвесторов — как в сфере торговли, так и в сфере услуг; США в 2000 г. отменили по отношению к Кыргызстану поправку Джексона–Вэника; географическое распределение торговли республики расширилось с 98 стран мира в 1998 г. до 140 стран на момент написания статьи; появился доступ к оперативной международной торговой информации; у Кыргызстана появился доступ к механизму разрешения споров ВТО; существует возможность участия в выработке новых правил международной торговли; запрещено вводить ограничительные меры наносящие ущерб другим членам ВТО; нет необходимости подписания двусторонних торговых соглашений», и т.д. (<https://clck.ru/h3CUz>).

Для Кыргызстана, как горного государства не имеющего выхода к морю, наряду с международными воздушными и железнодорожными перевозками грузов особое стратегическое значение имеют международные автомобильные перевозки. При этом, как определяется в национальном законодательстве: «Перевозки пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом международного сообщения регулируются вступившими в установленном законом порядке в силу международными договорами, участницей которых является Киргизская Республика. Если вступившим в установленном законом порядке в силу международным договором, участницей которого является Киргизская Республика, установлены иные правила, чем предусмотренные настоящим Законом, применяются правила международного договора» (<https://clck.ru/h3CVT>).

В 2016 г. Киргизская Республика присоединилась к Соглашению об упрощении процедур торговли (Протокол о внесении изменений в Марракешское соглашение об учреждении Всемирной торговой организации, принятого 27 ноября 2014 г. в г. Женева) (<https://clck.ru/h3CX2>). В Отчете Правительства Киргизской Республики по обзору торговой политики за 2013-2019 годы перечислены меры предпринятые в рамках реализации Соглашения об упрощении процедур торговли (СУПТ), в том числе (<https://clck.ru/h3CXU>):

- направлены соответствующие уведомления;
- создан Национальный совет по упрощению процедур торговли;
- разработан и утвержден План по реализации СУПТ, в котором определены такие приоритетные направления реализации, как доступ к информации, показатели на границе, транзит и экспорт;
- на таможенных пунктах пропуска установлены современные инспекционно-досмотровые комплексы;
- создано Государственное предприятие «Центр «Единого окна» в сфере внешней торговли» при Министерстве Экономики и коммерции Киргизской Республики – т.н. информационная система «Единого окна» — TULPAR-SYSTEM, к которой подключено более 30 министерств и ведомств, общее количество пользователей платформы составило свыше 35 тысяч в 2019 году (<https://www.trade.kg/tulpar-system/>);
- с 2016 года в Киргизской Республике представление предварительной информации о товарах, ввозимых на таможенную территорию автомобильным транспортом, является

обязательным. Процедура предварительного информирования осуществляется на внешних пунктах пропуска Киргизской Республики (граница с КНР, Республикой Узбекистан и Республикой Таджикистан);

- упростилось перемещение грузов из государств-членов ЕАЭС, исключена процедура досмотра и оформления грузов, импортируемых из государств-членов ЕАЭС. На киргизско-казахстанской границе отменены все таможенные процедуры, отменен санитарный и фитосанитарный виды контроля;

- условия транзита по территории Киргизской Республики соответствуют подавляющему большинству положений ст. 11 «Свобода транзита» СУПТ;

- после присоединения Киргизской Республики к ЕАЭС действует порядок принятия предварительных решений о классификации товара в соответствии с Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности. Планируется рассмотреть возможность выдачи предварительных решений по вопросам определения таможенной стоимости и страны происхождения;

- согласно Таможенному кодексу ЕАЭС, внедрен институт уполномоченного экономического оператора, который оказывает положительное влияние на процесс упрощения международной торговли и транзита;

- решением правительства утвержден Перечень скоропортящейся продукции, в отношении которой в приоритетном порядке осуществляется выдача разрешительных документов при ввозе и др. (https://www.alt.ru/laws_news/87916/);

Таким образом, в Кыргызстане сформированы институты поддержки реализации СУПТ. Однако практика реализации СУПТ как в Кыргызстане, так и в Центральном-азиатском регионе показала ряд проблем в сфере международных автоперевозок грузов, которые выделяют международные и национальные эксперты (<https://clck.ru/h3CXv>):

- слабая межгосударственная координация в регионе вопросов упрощения процедур торговли, особенно вопросов, касающихся прохождения процедур на границе, сложно достигается консенсус между контролирующими ведомствами, у которых зачастую диаметрально противоположные взгляды на упрощение процедур торговли, рассогласованность национальных регламентов автомобильного транспорта, задержки на пунктах пересечения границ, вызванные обременительными процедурами;

- не все государства ратифицировали необходимые международные транспортные конвенции;

- большинство дорог в регионе нуждаются в усовершенствовании, в зимние периоды некоторые дороги либо совсем недоступны, либо часто закрыты для передвижения из-за снега;

- недостаточно внимание уделяется реализации рекомендаций СЕФАКТ ООН по процедурам документооборота в международной торговле (в некоторых странах, все еще запрашиваются оригиналы документов, даже в случае применения электронного декларирования);

- зачастую, процедурам пересечения границы между странами недостает согласованности. Исследование АБР показало, что среднее время пересечения границы составляет двенадцать часов, тогда как аналогичное исследование, проведенное в 2010 году, показало среднее время в шесть часов;

- результаты проведенных национальных исследований времени выпуска показали, что для импортной очистки товаров в Кыргызстане требуется двадцать четыре часа, а в Таджикистане — двадцать два часа. В отношении состояния свободы транзита в

Кыргызстане — автодорожные транспортные средства с книжками МДП проводят в среднем семь часов на границе, тогда как другие, не имеющие книжки МДП, проводят всего лишь четыре часа (<https://clck.ru/h3CZK>);

- проведенный экспертами ЕЭК хронометраж и результаты мониторинга в 2018-2019 годах показали, что по пути следования автотранспортное средство подвергалось несанкционированным остановкам — во время следования по территории Кыргызстана 18 раз по требованию органов контроля дорожного движения, что составило 50% от общих задержек в пути, 27% остановок приходилось на весовой контроль. По территории Казахстан по требованию ГАИ было 17 остановок и соответственно в Таджикистане 12 остановок (где расстояние в разы меньше, чем в Казахстане) (<https://clck.ru/h3CZK>);

- низкая пропускная способность в 2018-2019 годах, следовательно, очереди наблюдались на КПП между Кыргызстаном и Казахстаном. В Казахстане были необоснованные проверки страховых полисов на трассе по маршруту следования (100 USD штраф), в Таджикистане и Кыргызстане наблюдался несогласованный весовой контроль, где, наряду со взвешиванием, на КПП, груз неоднократно взвешивается по пути следования (<https://clck.ru/h3CZK>);

- 100% фитосанитарный контроль (не признаются испытания по фитосанитарным нормам) осуществлялся на границе между Кыргызстаном и Казахстаном, где также присутствуют несанкционированные «посредники», наличие неформальных платежей (взятки), при этом экспортеры зачастую не могут различить «формальные» и «неформальные платежи» (<https://clck.ru/h3CZK>).

Эти выводы были сформулированы до пандемии COVID-19 и связанных с этим длительными в темпоральном плане ограничениями в сфере международных автомобильных перевозок, масштабы ущерба от которых в настоящее время трудно оценить.

Не улучшают ситуацию и последовавшие затем события в Афганистане, в Казахстане в январе 2022 г., перманентно длящийся территориальный конфликт между Кыргызстаном и Таджикистаном, новые геополитические реалии, возникшие вследствие российско-украинского вооруженного конфликта, санкции в отношении России и Белоруссии. И все же для Кыргызстана и других государств региона упрощение процедур торговли и связанное с этим развитие международных автомобильных транспортных коридоров в условиях ожидаемого реформирования торговых связей России с Китаем, Индией и другими государствами субрегиона является объективной необходимостью.

Наряду с другими мерами в этом аспекте полагаем целесообразным активизировать научно-исследовательскую и аналитическую деятельность, направленную на исследование т.н. «нетарифных барьеров» в сфере международных автомобильных перевозок с целью их локализации и последующего искоренения, на исследования в сфере усовершенствования, в т.ч. международно-правовых, возможностей транспортной инфраструктуры региона, рационализации формальностей и процедур документооборота, реализации других трансграничных проектов, и др.

Список литературы:

1. Омуралиев Э. К., Рахманова А. Р., Абильева М. Кыргызстан-20 лет в ВТО // Реформа. 2019. №1. С. 55-62.

References:

1. Omuraliev, E. K., Rakhmanova, A. R., & Abil'eva, M. (2019). Кыргызстан-20 лет в ВТО. *Reforma*, (1), 55-62.

*Работа поступила
в редакцию 18.03.2022 г.*

*Принята к публикации
23.03.2022 г.*

Ссылка для цитирования:

Джумагулов А. М., Досматов Д. Э., Касымкулова А. О. Проблемы реализации Киргизской Республикой и другими государствами региона Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли (СУПТ) в сфере международных автомобильных перевозок // Бюллетень науки и практики. 2022. Т. 8. №5. С. 529-534. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/78/64>

Cite as (APA):

Djumagulov, A. M., Dosmatov, D. E., & Kasymkulova, A. O. (2022). Problems of Implementation by the Kyrgyz Republic and other States of the Region of the WTO Trade Facilitation Agreement (TFA) in the field of International Road Transport. *Bulletin of Science and Practice*, 8(5), 529-534. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/78/64>