

ОБЗОР ГАРМОНИЗАЦИИ И УПРОЩЕНИЯ ПРОЦЕДУР ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ

Постоянный секретариат Межправительственной комиссии ТРАСЕКА (далее – Постоянный секретариат), согласно пункту 6 Статьи 8 Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа - Кавказ – Азия (далее – Основное соглашение), Плану действий на 2018-2021 годы по реализации Стратегии Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по развитию международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия на 2016-2026 гг, разработанной на основе Мастер-Плана ТРАСЕКА и предложений Сторон (Стратегия ТРАСЕКА 2026), Основным целям развития коридора Европа-Кавказ-Азия, определенным Стратегией Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по развитию международного коридора Европа-Кавказ-Азия на 2016-2026 гг, разработанной на основе Мастер-Плана ТРАСЕКА и предложений Сторон, а также Бакинской декларации, принятой на XIV заседании Межправительственной комиссии ТРАСЕКА, на основании предоставленной информации Сторонами Основного соглашения и общедоступной информации, подготовил настоящий Обзор гармонизации и упрощения процедур пересечения границ между странами (далее - Обзор).

В данном Обзоре Постоянный секретариат уделит внимание краткому описанию правовой основы процедур пересечения грузов через границу, текущей ситуации на границах между странами Основного соглашения, а также лучших практик, применяемых в мире. Информация о ситуации в странах коридора ТРАСЕКА более подробно представлена в приложении к настоящему Обзору.

Постоянный секретариат МПК ТРАСЕКА
Азербайджан, Баку, ул.Г.Алиарбекова 8/2, AZ 1005
Тел: (+99412) 5 98 27 18, (+99412) 4 98 92 34
Факс: (+99412) 4 98 64 26
e-mail: office@ps.traceca-org.org
website: www.traceca-org.org

ВВЕДЕНИЕ

Транспорт является одним из основных драйверов экономики и внешней торговли между странами. При этом самым сложным процессом международной торговли является пересечение границ.

Максимально упрощенный процесс перевозки и быстрое пересечение границ между странами позволяет увеличивать эффективность перевозок, что положительно сказывается на увеличении объемов взаимной торговли и привлечении дополнительных грузопотоков.

Доля стран ТРАСЕКА в мировой торговле составила 2,7%

Согласно данным Всемирного банка¹ в 2018 году **объем экспорта товаров и услуг** стран мира достиг 25,1 трлн.долл.США, увеличившись на 9%.

При это, объем экспорта стран ТРАСЕКА² составляет 671,1 млрд.долл.США. что соответствует всего 2,7%.

Важно отметить, что ТОП 5 мировых экспортеров не входят в число стран ТРАСЕКА - это Китай, США, Германия, Япония и Южная Корея. На долю этих стран приходится 37,9% от общемирового экспорта.

Китай является первым в мире экспортером товаров и услуг, объём которого составляет 2,7 трлн.долл.США и в 4 раза превышает аналогичный объем всех стран ТРАСЕКА. Поэтому, для привлечения дополнительного грузопотока на маршруты ТРАСЕКА и увеличения объемов торговли между странами важно обеспечить максимально упрощенную перевозку грузов.

1

<https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/USA/Year/LTST/Summary>

² Армения – 4,7 млрд., Азербайджан – 25,4 млрд., Болгария – 43,6 млрд., Грузия – 8,8 млрд., Иран – 113,2 млрд. (только за 2017 год), Казахстан – 67,3 млрд., Кыргызстан – 2,6 млрд., Молдова – 3,3 млрд., Румыния – 99,7 млрд., Турция – 227,7 млрд., Украина – 59,1 млрд., Узбекистан – 14,7 млрд., Таджикистан – 1,0 млрд (согласно http://nbt.tj/ru/payments_balance/analytical_table.php).

Индекс эффективности логистики Всемирного банка³ также осуществляет оценку процесса перевозки по 6 критериям. Страны ТРАСЕКА в отчете 2018 года занимают от 47 по 150 места, что говорит о значительно отличающихся подходах в организации перевозочного процесса (приложение 1).

В Индексе эффективности логистики 2018 года страны ТРАСЕКА занимают позиции в промежутки от 47 по 150 места

Лидирующие позиции по всем критериям оценки разделяют Турция, Румыния и Болгария, тогда как Молдова, Грузия, Азербайджан⁴ и Таджикистан занимают позиции намного ниже.

Важно отметить, что страны коридора ТРАСЕКА, которые имеют общие государственные границы, занимают значительно разнящиеся позиции, особенно в критериях по таможенному оформлению,

инфраструктуре и международных перевозках. Например, по таможенному оформлению Украина занимает 89 место, тогда как Молдова занимает 124 позицию. Для дальнейшего обеспечения

Инфра-структура и таможенные процедуры приграничных стран ТРАСЕКА имеют большие разрывы

упрощенного процесса перевозки как между странами ТРАСЕКА, так и транзитом по их территориям, требуется обеспечение как институциональных, так и инфраструктурных мер гармонизации процедур пересечения границ.

Действующие международные договоры создали достаточную правовую базу для обеспечения гармоничного перемещения товаров

³ <https://lpi.worldbank.org/international/global>

⁴ Доступны данные только за 2014 год

через государственные границы. Постоянным секретариатом, на основании данных Организации Объединенных Наций⁵, рассмотрен статус подписания/присоединения к международным конвенциям, которые были приняты с 1952 по 2019 годы и регулируют процедуры пересечения границ (приложение 2).

два международных договора из семи по упрощению процедур пересечения границ были приняты всеми странами ТРАСЕКА

Все страны коридора ТРАСЕКА являются сторонами Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах и Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП. Кроме того, 11 из 13 стран Основного соглашения также приняли Таможенную

конвенцию о контейнерах. Практически не используются нормы Международной конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы, Конвенции о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС и др.

По мнению экспертов ООН Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП является наиболее эффективной и практически применяемой во многих странах мира.

Система МДП используется более чем 34 000 транспортных и логистических компаний в 76 странах

На сегодня странами-участницами настоящей Конвенции приняты положения, обеспечивающие правовую основу для безбумажного ее применения (eTIR).

Данная система таможенного транзита облегчает торговлю и содействует беспрепятственному и безопасному перемещению товаров через границы.

Перевозки с использованием книжки МДП сокращают время трансграничных перевозок до 80%, а расходы - до 38%⁶. Компьютеризация процедур взамен бумажной документации позволит обеспечить дальнейшее повышение эффективности.

С 2017 года осуществляется серия экспериментальных проектов eTIR, между такими странами коридора ТРАСЕКА как Исламская Республика Иран, Турция, Азербайджан, Казахстан, Узбекистан и Таджикистан.

Для этого Административный комитет МДП сегодня согласовал ряд поправок, которые будут внесены в Конвенцию МДП, а также новое Приложение 11 о eTIR, обеспечивающее основу для системы МДП в цифровой форме.

Эта долгожданная революция системы МДП также обеспечит упрощенную процедуру для транспортных компаний.

В целом Конвенция МДП обеспечивает основу для до 3,5 миллионов поездок на грузовиках в год для максимально быстрого и эффективного пересечения границ.

ЛУЧШИЕ ПРАКТИКИ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В МИРЕ

В упрощении трансграничных процедур важную роль играет внедрение

⁵<https://www.unece.org/trans/international-agreements/transconventnlegalinst/list-of-agreements-for-tabs/border-crossing-facilitation-agreements-and-conventions.html>

⁶ <http://www.unece.org/?id=53693>

и применение информационных технологий⁷⁸.

Пересмотренная Киотская конвенция определяет минимальные элементы применения информационных технологий для таможенных администраций. С 2004 года Всемирной Таможенной организацией также ведутся работы по упрощению процесса оформления и пересечения границ. Во многих развитых и развивавшихся странах начали применяться разные системы таможенного оформления, призванные «облегчить» работу в пунктах пропуска.

Вместе с тем, на сегодня большинством стран применяется компьютеризированная система управления таможней - **ASYCUDA**⁹, которая охватывает большинство процедур внешней торговли. Система обрабатывает манифесты и таможенные

ASYCUDA
была
установ-
лена или
внедряется
в более чем
90 странах

декларации, процедуры учета, процедуры транзита и ожидания, а также генерирует торговые данные, которые могут быть использованы для анализа. Программное

обеспечение ASYCUDA разработано в Женеве, офисом ЮНКТАД, а работа над разработкой велась с 1980-х годов.

Система была установлена или внедряется в более чем 90 странах¹⁰, территориях и регионах. Из стран коридора ТРАСЕКА всего 3 из 13 стран используют данную систему.

Учитывая тот факт, что процесс пересечения границ требует координации множества государственных органов в сфере банковских услуг, страхования, логистики и перевозок, ветеринарного, фитосанитарного и санитарно-эпидемиологического контроля, миграции и т.д., интеграция всех услуг в одном месте в целях упрощения процедур

пересечения границ была объединена в понятие «единого окна» в 2004 году ООН, которое в последующем было определено в качестве Рекомендаций по созданию законодательных условий для единого окна международной торговли.

Далее информационные системы дополнялись системами риск-менеджмента и поддерживались постоянным развитием инфраструктуры.

На сегодня широко используются различные модификации рентген-сканеров (мобильных, стационарных и т.д.), сканеров на наличие химических, биологических, радиологических и ядерных материалов, и других технологий неинтрузивного контроля.

Среди прочих автоматизированных и цифровых технологий, используемых в мире, можно отметить автоматизированные системы взвешивания и определения габаритов транспортного средства, системы определения транспортного средства по номерному знаку и другим параметрам, видеонаблюдение, системы проверки состояния здоровья, smart-карты оплаты, системы считывания паспортных данных, в том числе и переносные, электронные пломбы и системы отслеживания грузов в реальном времени, современные оборудования лабораторных исследований, системы электронного декларирования и очистки, а также предварительного информирования, системы транзитного контроля, системы электронных очередей, совместный контроль на границе, и др.

С точки зрения инфраструктурной эффективности важно предусмотреть возможность расширения, отдельные полосы движения, специальные помещения для лабораторных испытаний и всех иных операций, связанных с пересечением границ.

ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ГРАНИЦ МЕЖДУ СТРАНАМИ КОРИДОРА

Время пересечения границ среди стран ТРАСЕКА значительно различается.

⁷ https://www.unescap.org/sites/default/files/MICBC-fulltext_0.pdf

⁸ <https://www.osce.org/secretariat/88238?download=true>

⁹ <https://asycuda.org/ru/about-ru/>

¹⁰ Молдова с 2006 года, Грузия с 2007 года, Казахстан с 2016 года.

По информации стран на пересечение границ, с учетом времени ожидания, уходит порядка 2 часов в большинстве стран. Вместе с тем, в некоторых странах данный показатель доходит до 72 часов в виду низкой пропускной способности. При этом, исследования ЦАРЭС¹¹, проведенные в 2016-2018 годах указывают, что среднее время прохождения границ составляет не менее 12 часов.

Согласно исследованиям ЦАРЭС среднее время пересечения границ составляет 12 часов

ситуация в странах ТРАСЕКА выглядит следующим образом:

Азербайджан.

Транскаспийские перевозки в страны Центральной Азии и из стран ЦА сталкиваются с длительным временем ожидания в порту Баку, что приводит к

значительной изменчивости сроков перевозки. В связи с ограниченной частотой паромных переправ и неблагоприятными погодными условиями время, требуемое для пересечения Каспийского моря, было весьма непредсказуемым в 2018 году.

Грузия.

Внедрение интегрированной структуры и упрощение процесса привели к быстрому пересечению границ при въезде в ПП Сарпи на границе с Турцией и Цители Хиди на границе с Азербайджаном. Благодаря установленной системе, основанной на оценке риска, большинство товаров быстро проходит через зеленый канал, что сводит к минимуму необходимость дополнительных документальных проверок или физического досмотра.

Казахстан. Среднее время пересечения границы сократилось, несмотря на заметное увеличение задержек на основных пограничных

пунктах пропуска в Казахстане, таких как Хоргос, Конысбаева и Тажен, связанные со временем ожидания в очереди, а также операциями по погрузке и разгрузке. В то же время нехватка вагонов остается проблемой пересечения границы при железнодорожных перевозках.

Кыргызская Республика. Когда Кыргызская Республика присоединилась к Евразийскому экономическому союзу в 2015 году, на ее границах убрали таможенный контроль и много связанных с ним проверок. На ПП действуют только пограничная служба безопасности и фитосанитарная инспекция, и в большинстве ПП наблюдалось значительное сокращение среднего времени пересечения границы.

Таджикистан.

Стоимость автомобильных перевозок в Таджикистане, как правило, высокая из-за горной местности и опасных погодных явлений, однако ситуация в 2018 году улучшилась.

Беспрепятственные переходы наблюдались на границах с Кыргызской Республикой и Узбекистаном, но больше времени тратилось на границах с Афганистаном или КНР.

Узбекистан.

Несмотря на улучшение дорожных и транспортных условий внутри страны, при пересечении границ продолжались значительные задержки. Между тем, показатели по железнодорожным перевозкам продолжали улучшаться.

В большинстве случаев исследования ЦАРЭС подтверждаются информацией, представленной странами коридора ТРАСЕКА. В Азербайджане при неблагоприятных погодных условиях время прохождения через Бакинский Международный Морской Торговый Порт достигало 2-3 дня, а скопление автомобилей достигало 100 и более единиц.

Реконструкция пунктов пропуска на грузинско-турецкой границе также привела к положительным результатам в упрощении процедур пересечения границ, что также отмечается в докладах

¹¹ В ЦАРЭС входят 11 стран, 6 из которых, или больше половины, являются членами коридора ТРАСЕКА, <https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-Corridor-Performance-Measurement-Monitoring-Annual-Report-2018-ru.pdf>

комитетов ООН. Кроме того, согласно исследованиям ЦАРЭС пересечение границы в Грузии не занимает более 5 минут.

Казахстан также подтверждает факты задержек на границах с Узбекистаном, где время прохождения границы занимает до 72 часов или 3 суток.

При этом, согласно наблюдениям Азиатского банка развития, перевозки по Каспийскому морю в среднем занимают 3-5 дней (из-за нестабильности расписания судов и загруженности порта Баку). Это увеличивает время перевозки грузов из Грузии (Поти) до Кыргызстана (Бишкек) до 9 суток, где время чистого транзитного перемещения не превышает 5 суток.

При этом, в ряде стран принимаются меры по упрощению процедур перевозок посредством развития инфраструктуры. Например, в сентябре 2018 года реализовано строительство нового автомобильного пункта пропуска «Нур Жолы» на казахстанско-китайской границе, который является самым крупным в Средней Азии. Пропускная способность составляет 2,5 тыс. транспортных средств в сутки, количество полос движения на въезд пункт пропуска по 8 полос движения, на выезде по 4 полосы движения, внутри пункта пропуска по 7 полос движения.

С июля 2019 года по декабрь 2020 года также проведена реконструкция пункта пропуска на казахстанско-узбекском участке границы – Конысбаев. В результате осуществлено расширение территории с 3-х до 6-ти га., увеличены полосы движения с 2-х до 6-ти, установлены 3 интегрированных комплекса для безостановочного измерения весогабаритных параметров и сканирования транспортных средств, созданы санитарные стоянки, для изоляции автотранспорта с грузом в случае выявления эпидемиологических объектов.

Несмотря на активно проводимую работу по модернизации пунктов пропуска в некоторых странах, в других

странах на это не уделяется должного внимания, что приводит к минимизации эффективности от упрощения процедур пересечения границ.

Достижение значительного улучшения показателей по пересечению границ достигнуто Таджикистаном за счет модернизации большинства контрольных пунктов пропуска в рамках реализации инвестиционных проектов, что позволило обеспечить достаточную пропускную способность.

При этом, по информации таджикской стороны, на пункте пропуска Карамык-Карамык граница Таджикистана с Кыргызстаном фактическое время прохождения процедур пересечения границ достигает до 5 часов.

По информации Молдовы наблюдается недостаточная пропускная способность на пунктах пропуска Отачь – Могилев Подольский (Молдова - Украина), Скулень – Скулень (Молдова - Румыния), Костешть – Стынка (Молдова - Румыния). Это приводит к скоплению автотранспортных средств, пересечению границ через иные ближайшие пункты пропуска.

Еще одним важным вопросом является гармонизация требований как внутри страны, так и между странами. К примеру, пункт пропуска Унгурь – Бронница имеет ограничение 5 т., тогда как пункт пропуска Липкань – Рэдэуць Прут - 7,5 т. из-за низкой пропускной способности инфраструктуры. Аналогичные ситуации наблюдаются и на границах других стран, что требует гармонизацию на международном уровне.

По мнению перевозчиков стран процедуры пересечения границ также требуют совершенствования и исключения барьеров.

Согласно предоставленным ответам национальными перевозчиками Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Молдовы и Таджикистана, ситуация на пунктах пропуска

значительно отличается (сводная информация – Приложение 3)¹²:

- 48% пунктов пропуска имеют хорошее состояние подъездных дорог, тогда как 40% находятся в удовлетворительном состоянии;

32% пунктов пропуска имеют минимальное оснащение

- только 12% пунктов пропуска имеют зеленые полосы, при этом в 30% пунктах пропуска не предусмотрено разделение полос по видам транспорта;

- 40% пунктов пропуска имеют недостаточное количество полос движения, 46% имеют недостаточно мест для стоянки грузовых транспортных средств;

- 32% пунктов пропуска имеют минимальное оснащение, 21% требует строительство или реконструкцию;

- 30% пунктов пропуска не имеют технические средства осмотра грузов;

- 71% пунктов пропуска не имеют складов временного хранения;

- 85% пунктов пропуска не имеют систем электронного бронирования въезда;

- 39% пунктов пропуска не работают посредством предварительного декларирования;

- в 42% пунктов пропуска таможенные операции занимают до 3 часов, в 15% - свыше 3 часов;

- в 54% пунктов пропуска время ожидания до въезда в пункт пропуска занимает от 2 часов;

- в 61% пунктов пропуска время нахождения в пункте пропуска занимает свыше 2 часов;

- в 49% случаев отмечено, что отсутствует простая и прозрачная система выдачи и использования разрешений на въезд/выезд и транзит.

Перевозчики Грузии также отметили, что на пункте пропуска Сарпи наблюдается скопление автотранспортных средств, а запуск

регулярного морского сообщения Грузии с Болгарией и Румынией (2 раза в неделю) позволил бы сократить время ожидания.

По мнению перевозчиков Молдовы время ожидания на границе с Румынией достигает 72 часов, один пункт пропуска нуждается в благоустройстве стоянки и подъездных путей. Также, с Румынской стороны отсутствуют полосы для проезда транспортных средств со скоропортящимся грузом или без груза.

Согласно поступившим ответам на запрос Постоянного Секретариата №02/20/111 от 20 мая 2020 года, Международный весовой сертификат взвешивания транспортного средства в рамках реализации Приложения 8 Международной Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982г. признан в Молдове. Вместе с тем, по мнению перевозчиков стран они сталкиваются с повторным взвешиванием, а информация о перечнях всех имеющихся в странах станций взвешивания, уполномоченных в соответствии с международными принципами, не всегда недоступна.

В целом, учитывая предоставленную информацию странами коридора ТРАСЕКА, а также проведенные исследования международными организациями, можно сделать заключение, что процедуры пересечения границ требуют упрощения и гармонизации.

Сокращение времени пересечения границ может быть достигнут путем установки целевых индикаторов и разработки приоритетных задач по сокращению времени проведения таможенных операций на пунктах пропуска стран-участниц ТРАСЕКА для его достижения. Такими задачами, помимо модернизации пунктов пропуска, также могут быть оптимизация применяемых мер в рамках системы управления рисками, соглашения о взаимном признании результатов таможенного контроля, об организации обмена предварительными сведениями о

¹² согласно информации по 39 пунктам пропуска (Азербайджан – 6, Армения – 8, Грузия – 2, Казахстан – 2, Молдова – 18, Таджикистан – 3).

перемещаемых товарах и транспортных средствах и др. между таможенными администрациями стран – участниц ТРАСЕКА.

Рекомендации по упрощению процедур пересечения границ

- активизирование сотрудничества и обмен опытом между таможенными органами в рамках ТРАСЕКА;
- проведение консультаций по концепции «Единого окна», предварительного информирования и декларирования для государств-участниц ТРАСЕКА;
- обеспечение реализации положений Приложения 8 к Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, в том числе в части применения Международного весового сертификата взвешивания транспортного средства;
- принятие мер по сокращению времени пересечения границ (включая морские пункты пропуска);
- принятие концепции поэтапного перехода на «электронные пункты пропуска»;
- обеспечение взаимного признания результатов контроля и рассмотрение возможности создания «единого (совмещенного)» пункта пропуска;
- повышение качества инфраструктуры и дооснащение пунктов пропуска;
- внедрение электронных очередей въезда в пункты пропуска.

**Позиции стран коридора ТРАСЕКА
в Индексе эффективности логистики Всемирного банка 2018 года**

№	Страна	Позиция в рейтинге	Таможня	Инфраструктура	Международные перевозки	Компетенция в логистике	Отслеживание	Своевременность
1	Турция	47	58	33	53	51	42	44
2	Румыния	48	80	51	48	47	41	39
3	Болгария	52	42	64	41	55	59	65
4	Иран.	64	71	63	79	62	85	60
5	Украина	66	89	119	68	61	52	56
6	Казахстан	71	65	81	84	90	83	50
7	Армения	92	81	86	95	97	113	111
8	Узбекистан	99	140	77	120	88	90	91
9	Кыргызстан	108	55	103	138	114	99	106
10	Молдова	116	124	141	90	122	142	82
11	Грузия	119	95	102	124	132	139	105
12	Азербайджан ¹³	125	82	68	113	149	148	143
13	Таджикистан	134	150	127	133	116	131	104

¹³ Данные за 2014 год

**Статус участия стран коридора ТРАСЕКА
в международных договорах, регламентирующих процедуры
пересечения границ¹⁴**

№	Наименование	Азербайджан	Армения	Болгария	Грузия	Иран	Казахстан	Кыргызстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Украина	Узбекистан
1	Конвенция об облегчении условий пересечения границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа от 22 февраля 2019 года (не вступило в силу)													
2	Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС от 9 февраля 2006 года													
3	Конвенция ЕЭК/ООН о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок от 21 января 1994 года													
4	Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года													
5	Таможенная конвенция о контейнерах от 2 декабря 1972 года													
6	Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы от 10 января 1952 года													
7	Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП от 14 ноября 1975 года													

¹⁴ По информации ООН

**Применяемые практики по устранению
«узких мест» и ограничения,
препятствующие ускорению процедур пересечения границ по коридору «ТРАСЕКА»**

№	ОПИСАНИЕ	НАЛИЧИЕ/ ОТСУТСТВИЕ													ИДЕНТИЧНОСТЬ ПРИНИМАЕМЫХ ПРАКТИК	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ
		Азербайджан	Армения	Болгария	Грузия	Иран	Казахстан	Кыргызстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Украина	Узбекистан		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
<i>Применяемые практики по устранению ограничений, препятствующие процедурам пересечения границ</i>																
1.	Принятие предварительного уведомления о прибытии (<i>Форма 2 FAL по грузам</i>)	15														
2.	Предоставление сведений (<i>АИС, SafeSeaNet и т.д.</i>)	16														
3.	Электронная подача ВКД (<i>ввозная краткая декларация</i>), совместимость данных										17					
4.	Концепция «единого окна» на таможне				18				19							
5.	Использование таможенной электронной оценки рисков по грузам															

¹⁵ Применяется Декларация (ИМО) о грузе

¹⁶ Используется сеть для обмена основной информации, имеющейся на судах (под всеми флагами), и информации об их грузе.

¹⁷ В отношении России и Афганистана

¹⁸ Единая электронная система распознавания и обмена информацией о разрешениях и лицензиях между ведомствами.

¹⁹ Обмен данными с Пограничной Полицией и другими службами осуществления контроля на границе.

6.	Право на обжалование (<i>ad loco</i>) решений таможенных органов	20															
7.	Доступность таможенных услуг (<i>бесплатные услуги, исключения, часы работы таможни</i>)	21						22									
8.	Согласованная таможенная номенклатура							23	24								
9.	Принятие обеспечений, превышающих таможенные пошлины																
10.	Возможность урегулирования формальностей в других таможенных офисах (<i>оформление, долг</i>)																
11.	Выпуск товаров сразу после предоставления обеспечения																
12.	Наличие упрощенного порядка для уполномоченных лиц/экономических операторов																
13.	Пропускная способность пунктов пропуска																
14.	Согласованные требования к допустимым параметрам (<i>вес, габариты</i>)																
15.	Применение принципа «одной остановки на границе»																
<i>Наличие «узких мест» в деятельности пунктов пропуска</i>																	
1	Недостаточная пропускная способность из-за отсутствия возможности его дальнейшего расширения*								1								

²⁰ У импортеров есть возможность на обжалование решений таможенного органа в вышестоящем государственном органе

²¹ Доступны на сайтах «e-Növbə», «e - GÖÖEN», «e - Gömrük Ekspertizası», «<https://customs.gov.az/az/>»

²² Информация доступна на официальном сайте таможенной службы www.customs.gov.md. Пункт информирования для международной торговли. Оплата онлайн. График работы международных пунктов пропуска 24 часа.

²³ Применение Гармонизированной Системы ВТО.

²⁴ TARIC

2	Недостаточная пропускная способность из-за инфраструктурных ограничений*						11	25	2		1						
3	Недостаточная пропускная способность из-за отсутствия гармонизации правовых норм и технических требований																
4	Среднее время прохождения границ не превышает 1 часа																
5	Среднее время прохождения границ занимает от 1 до 2 часов	26															
6	Среднее время прохождения границ занимает от 2 до 4 часов	27									28						
7	Среднее время прохождения границ занимает от 5 часов и более						29										

* в данном разделе указывается количество пунктов пропуска, которые соответствуют описанию

²⁵ Отмечается, что на пункте пропуска Ак-Тилек – КараСуу, Чон-Капка - Айша-Биби (КыргызстаКазахстан) создается искусственное скопление автотранспортных средств, которое приводит к увеличению времени пересечения границ до 48 часов.

²⁶ Пункт пропуска Азербайджана с Грузией (Сыныг Керпи, Красный мост) - до 1-го часа для транзитных а/м проходящих через зеленые транзитные коридоры и до 3-х часов для другого грузового транспорта. Пункт пропуска Азербайджана с Ираном (Астара)- до 4-х часов с учетом перевалки грузов (на терминале в иранской Астаре) с иранских а/м на азербайджанские для перевозок в пункты Азербайджана, до 2-х часов для транзитных перевозчиков.

²⁷ Бакинский Международный Морской Торговый Порт - несколько часов, в зависимости от количества погружаемых в паромы или Ро-Ро а/м TIR. Вместе с тем, по информации ЗАО «ASCO» паромы и корабли типа Ро-Ро Азербайджанского Каспийского Пароходства совершают порядка 2-3 рейсов ежедневно в направлении Казахстана (Алят-Курык/Актау-Алят) и Туркменистана (Алят-Туркменбаши-Алят). Время в пути до Казахстана составляет 24 часа, до Туркменистана - 16 часов. Это, в свою очередь, свидетельствует о ежедневном судозаходе и постоянном сообщении между указанными портами. Время длительного ожидания в портах связано с погодными условиями, либо же с неспособностью портовых и жд операторов совершить своевременную подачу вагонов и грузовых автомобилей, находящихся в порту и на жд линиях.

²⁸ Хотя в трансграничном соглашении ЦАРЭС, данный коридор является основным, ввиду того, что с киргизской стороны он функционирует как двусторонний, транзитный проезд через данный КПП невозможен.

²⁹ В основном на казахстанско-узбекской границе фактическое время прохождения процедур на контрольных пунктах пропуска достигает до 72 часов из-за недостаточной пропускной способности.

**Оценка национальных перевозчиков
процедур пересечения границ по коридору «ТРАСЕКА»**

	Вопрос	Варианты ответов	Азербайджан	Армения	Грузия	Казахстан	Молдова	Таджикистан
1.	Состояние подъездных дорог к пункту пропуска	отличное	50%	37%	0%	50%	0%	0%
		хорошее	33%	25%	100%	0%	44%	66%
		удовлетворительное	17%	0%	0%	0%	56%	34%
2.	Организация разделения полос по видам транспорта	зеленая полоса для грузового транспорта	66%	0%	0%	0%	5%	0%
		отдельно отведенная полоса для грузового транспорта	100%	50%	100%	50%	56%	0%
		не предусмотрено	0%	12%	0%	0%	44%	100%
3.	Состояние обустройства пункта пропуска	достаточное количество полос контроля транспортных средств	100%	50%	50%	50%	38%	0%
		недостаточное количество полос контроля транспортных средств	0%	12%	0%	0%	61%	66%
		отсутствие полос контроля транспортных средств	0%	0%	50%	0%	0%	34%
		достаточное место для стоянки грузовых транспортных средств	83%	37%	0%	50%	16%	100%
		недостаточное место для стоянки грузовых транспортных средств	0%	12%	0%	0%	72%	0%
		отсутствие мест для стоянки грузовых транспортных средств	0%	0%	0%	0%	5%	0%
		имеются неиспользованные	17%	0%	0%	50%	0%	0%
4.	Состояние инфраструктуры	имеются неиспользованные	17%	0%	0%	50%	0%	0%

		МОЩНОСТИ						
		соответствует пропускной способности	83%	25%	100%	0%	33%	0%
		минимально, требует дооснащения, увеличение полос движения и т.п.	0%	25%	0%	0%	44%	66%
		устарела, требуется строительство (реконструкция)	0%	12%	0%	0%	33%	34%
5.	Технические средства таможенного контроля для проведения осмотра товаров (инспекционно-досмотровые комплексы)	Наличие	100%	87%	100%	50%	38%	100%
		отсутствие	0%	0%	0%	0%	62%	0%0%
6.	Логистические центры	Наличие	67%	0%	0%	0%	11%	100%
		отсутствие	33%	62%	100%	50%	89%	0%
7.	Специально отведенные места для дополнительных услуг	Наличие	100%	37%	50%	0%	0%	66%
		отсутствие	0%	25%	50%	50%	0%	34%
8.	Склады временного хранения	Наличие	100%	12%	0%	0%	11%	34%
		отсутствие	0%	50%	100%	50%	89%	66%
9.	Система электронного бронирования въезда в пункт пропуска	Наличие	83%	0%	0%	0%	0%	0%
		отсутствие	0%	62%	100%	50%	100%	100%
10.	Введение предварительного информирования	Наличие	100%	37%	0%	0%	0%	66%
		отсутствие	0%	50%	100%	50%	0%	0%
11.	Введение предварительного декларирования	Наличие	100%	87%	50%	0%	0%	100%
		отсутствие	0%	12%	50%	50%	0%	0%
12.	Система автоматизированного определения весовых и габаритных	Наличие	67%	25%	0%	50%	0%	66%
		отсутствие	33%	50%	100%	0%	100%	34%

	параметров							
13.	Системы электронной оплаты	Наличие	100%	50%	0%	0%	100%	0%
		отсутствие	0%	25%	0%	100%	0%	100%
14.	Время прохождения таможенных операций	до 1	83%	50%	100%	50%	0%	0%
		от 1 до 2	17%	25%	0%	50%	0%	0%
		от 2 до 3	100%	12%	0%	0%	72%	66%
		свыше 3	0%	0%	0%	0%	28%	34%
15.	Время, затраченное на отдельные контрольные операции	до 1	100%	50%	0%	100%	0%	0%
		от 1 до 2	0%	37%	100%	0%	0%	0%
		от 2 до 3	0%	0%	0%	0%	72%	100%
		свыше 3	0%	0%	0%	0%	28%	0%
16.	Время ожидания (в очереди) перед въездом в пункт пропуска	до 1	67%	75%	0%	0%	0%	0%
		от 1 до 2	33%	0%	100%	50%	0%	100%
		от 2 до 3	0%	0%	0%	0%	62%	0%
		свыше 3	0%	0%	0%	50%	38%	0%
17.	Время ожидания (у причала, на рейде морского порта) для оформления прибытия судна в пункт пропуска или убытия из него	до 1	0%	0%	0%	0%	0%	0%
		от 1 до 2	100%	0%	0%	0%	0%	0%
		от 2 до 3	0%	0%	0%	0%	0%	0%
		свыше 3	0%	0%	50%	0%	0%	0%
18.	Общее время нахождения в пункте пропуска (от шлагбаума до шлагбаума)	до 1	83%	12%	50%	0%	0%	100%
		от 1 до 2	17%	25%	0%	50%	0%	0%
		от 2 до 3	0%	25%	0%	0%	72%	0%
		свыше 3	0%	0%	50%	50%	28%	0%
19.	Общее время прохождения границы	до 1	83%	62%	0%	0%	0%	0%
		от 1 до 2	17%	25%	0%	0%	0%	0%
		от 2 до 3	0%	0%	0%	0%	72%	0%
		свыше 3	0%	0%	50%	100%	28%	100%
20.	Проведение ветеринарного, фитосанитарного, санитарно-эпидемиологического видов контроля	до 30	100%	25%	100%	100%	0%	0%
		от 30 до 60	0%	50%	0%	0%	0%	100%
		от 60 до 90	0%	0%	0%	0%	27%	0%
		свыше 90	0%	0%	0%	0%	27%	0%
21.	Внедрение «Единого окна»	Наличие	100%	63%	100%	0%	100%	100%
		отсутствие	0%	37%	0%	100%	0%	0%

2.	Наличие согласованной таможенной номенклатуры	Наличие	100%	100%	0%	50%	100%	100%
		отсутствие	0%	0%	50%	50%	0%	0%
3.	Наличие согласованных требований к допустимым параметрам (вес, габариты)	Наличие	83%	53%	100%	100%	100%	100%
		отсутствие	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4.	Наличие удобного и своевременного морского сообщения	Наличие	100%	0%	0%	0%	0%	0%
		отсутствие	0%	0%	50%	50%	27%	0%
5.	Наличие простой и прозрачной системы выдачи и использования разрешений на въезд/выезд, транзитные перевозки	Наличие	100%	100%	100%	100%	0%	100%
		отсутствие	0%	0%	0%	0%	100%	0%
6.	Прочее (проблемные вопросы, с которыми сталкиваются перевозчики при пересечении границ)		-		Долгое время ожидания на границе	Отсутствие электронного бронирования очередей		
7.	Предложения по устранению «узких мест» при пересечении границ				Запуск по меньшей мере 2 раза в неделю морского сообщения с Болгарией и Румынией	Строительство накопителя (стоянка)	Требуется благоустройство стоянки и подъездных путей на пункте пропуска Журжулешть-Рени	