



**СПЕЦИАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ООН ДЛЯ ЭКОНОМИК
ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ (СПЕКА)**

**ШЕСТНАДЦАТАЯ СЕССИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ СПЕКА
ПО ТОРГОВЛЕ**

(Ташкент, Узбекистан, 16 ноября 2021 г.)

**ГАРМОНИЗАЦИЯ ПРОЦЕДУР ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ
В СТРАНАХ СПЕКА**

(СПРАВОЧНО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР)

Справочно-аналитический обзор для шестнадцатой сессии Рабочей группы СПЕКА по торговле подготовлен г-жой Ларисой КИСЛЯКОВОЙ, консультантом ЕЭК ООН. Первый вариант этого документа был подготовлен автором для Экономического форума СПЕКА 2019 года. Мнения, изложенные в документе, являются точкой зрения автора и не обязательно отражают позицию секретариата ЕЭК ООН и государств-членов ЕЭК ООН.

Содержание

Введение	4
I. Нормативно-правовое регулирование процедур пересечения границ в странах СПЕКА	7
1) Требования и рекомендации по осуществлению пограничного контроля согласно международным нормам	7
2) Международные пункты пропуска стран СПЕКА	9
3) Сравнительный анализ существующих типовых правил контроля на границе с международными нормами	10
i. Афганистан	10
ii. Азербайджан	11
iii. Казахстан	13
iv. Кыргызстан	16
v. Таджикистан	20
vi. Туркменистан	22
vii. Узбекистан	23
4) Краткое резюме анализа	27
II. Показатели эффективности транспортных коридоров стран СПЕКА	29
III. Рекомендации по гармонизации процедур пересечения границ в странах СПЕКА	34
IV. Приложения	37
4.1 Предложения для разработки типовой схемы осуществления контроля на пунктах пропуска	37
4.2 Ситуация на пунктах пропуска в период пандемии COVID-19	38
4.3 Рекомендации отчета «Влияние нетарифных мер, вызванных COVID-19, на структуру торговли стран СПЕКА. Данные проведенного ЕЭК ООН опроса компаний-экспедиторов» от ноября 2020 г.	39

Список таблиц

Таблица 1. Показатели среднего времени по коридорам ИМЭК, 2019	5
Таблица 2: Виды и сроки проведения контроля на границе Узбекистана	24
Таблица 3: Координация между органами на границе	27
Таблица 4: Делегирование полномочий на границе	28
Таблица 5: Временные показатели пограничного контроля	28
Таблица 6: Рекомендации 2020 г.	34
Таблица 7: Возможные элементы типовой технологической схемы осуществления контроля на пунктах пропуска	37
Таблица 8: Рекомендации Отчета 2020 г.	40

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

Список диаграмм

Диаграмма 1: Процедуры контроля товаров на границах Азербайджана	13
Диаграмма 2: Процедуры контроля товаров на границах Казахстана	15
Диаграмма 3: Процедуры контроля товаров на границах Кыргызстана.....	18
Диаграмма 4: Процедуры контроля товаров на границах Таджикистана согласно нормативам	22
Диаграмма 5: Процедуры контроля товаров на границах Туркменистана (согласно информации перевозчиков о КПП Фарап на границе с Узбекистаном)	23
Диаграмма 6: Процедуры контроля товаров на границах Узбекистана.....	25

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

Аббревиатура

АТС	Автотранспортные средства
ВТО	Всемирная торговая организация
ЕАЭС	Евразийский экономический союз
ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия ООН
ИМЭК	Измерения и мониторинга эффективности коридоров
КНР	Китайская Народная Республика (CN)
КР	Кыргызская Республика (KG)
МАП	Международные автомобильные перевозки
ПП	пропускные пункты
РК	Республика Казахстан (KZ)
РТ	Республика Таджикистан (TJ)
РУ	Республика Узбекистан (UZ)
РФ	Российская Федерация (RU)
СНГ	Содружество Независимых Государств
СПЕКА	Специальная программа Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
ЦАРЭС	Программа Центрально-Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества
ШОС	Шанхайская Организация Сотрудничества
NCTS	Единая транзитная система Европейского союза

Введение

Рост трансграничных перемещений заставляют государства разрабатывать более эффективные процедуры управления на границах. Вопросы упрощения процедур трансграничных процедур (временные и документальные формальности) особо актуальны для стран-участниц СПЕКА, через которые проходят важные транзитные коридоры между мировыми торговыми центрами в Восточной Азии и Европе. Транспортные коридоры стран СПЕКА сложились в рамках проектов разных программ и организаций (ЦАРЭС, ТРАСЕКА, ШОС, СНГ, евроазиатские транспортные коридоры ООН и т.д.) и сами по себе не именуются коридорами СПЕКА (см. Вставку 1).

Вставка 1. Основные транзитные коридоры стран СПЕКА

ЦАРЭС:

- 1) Коридор ЦАРЭС 1 **«Европа - Восточная Азия»**. Маршрут пролегает от границы с РФ через Казахстан и Кыргызстан до КНР.
- 2) Коридор ЦАРЭС 2 **«Средиземноморье - Восточная Азия»** (Азербайджан, Казахстан, Туркменистан, Узбекистан, Таджикистан, Кыргызстан и КНР)
- 3) Коридор ЦАРЭС 3 **«Российская Федерация - Южная Азия и Ближний Восток»** (РФ - Персидский залив). Коридор проходит через Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан, Афганистан и Туркменистан.
- 4) Коридор ЦАРЭС 5 **«Восточная Азия - Ближний Восток и Южная Азия»** (КНР, Кыргызстан, Таджикистан и Афганистан).
- 5) Коридор ЦАРЭС 6: **Европа – Ближний Восток и Южная Азия** (Европа, РФ, порт Карачи, порт Гвадар на Аравийском море или Бандар Аббас в Персидском заливе)

Международный транспортный коридор ТРАСЕКА: включает 5 коридоров (3 коридора в Центральной Азии и 2 на Южном Кавказе):

- 1) **Северный коридор (4 130 км)**, от Достыка / Хоргоса на границе между Казахстаном и КНР до порта Актау в Казахстане;
- 2) **Центральный коридор (2 940 км)**, от Торугарта / Иркештама на границе между Кыргызстаном и КНР до порта Актау в Казахстане;
- 3) **Южный коридор (2 850 км)**, от перевала Кульма на границе между Таджикистаном и КНР до порта Туркменбаши в Туркменистане;
- 4) **Восточно-западный коридор (900 км)**, от порта Баку в Азербайджане до Красной реки, что на границе между Азербайджаном и Грузией, затем до Тбилиси и далее на запад к грузинским портам Поти и Батуми, что на Черном море;
- 5) **Северный коридор (300 км)**, от Евлаха, расположенного по маршруту восточно-западного коридора в Азербайджане, до Тбилиси через Цодну на азербайджано-грузинской границе.

Соглашение ШОС о создании благоприятных условий для МАП поддерживает следующие маршруты и через следующие пункты пропуска:

- 1) Барнаул - Веселоярск (РФ) / Ауыл (Казахстан) - Семей - Вахты (Казахстан) / Бахту (КНР) - Тачэн - Куйтунь - Урумчи.
- 2) Санкт-Петербург - Оренбург - Сагарчин (РФ) / Жайсан (Казахстан) - Актобе - Кызылорда - Шымкент – Тараз- Алматы - Коргас (Казахстан) / Хоргос (КНР) - Урумчи - Ляньюньган.
- 3) Урумчи - Кашгар - Карасу (КНР) / Кульма (Таджикистан) - Мургаб - Хорог - Душанбе (Вахдат).
- 4) Урумчи - Хоргос (КНР) / Коргас (Казахстан) - Алматы - Тараз - Шымкент - Конысбаева (Казахстан) / Яллама (Узбекистан) - Чиназ.
- 5) Кант - АПП "Ак-Тилек" (Кыргызстан) / Карасу (Казахстан) - Тараз - Шымкент - Кызылорда - Актобе - Жайсан (Казахстан) / Сагарчин (РФ) – Оренбург-Санкт-Петербург.

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

Несмотря на интеграционные процессы в Центральной Азии и продвижения реформ отдельными странами, транспортные коридоры СПЕКА по многим показателям международных рейтингов и проведенных исследований уступают транспортным коридорам соседних регионов и неконкурентоспособны. В частности, по оценкам Экономической и социальной комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), 40% всего времени, затрачиваемого на доставку товаров по маршрутам Шелкового пути, автоперевозчики теряют из-за несовершенства процедур пересечения границ, что препятствует увеличению объёмов торговли между странами Евразийского континента. Кроме того, 30% стоимости фрахта приходится на неофициальные платежи, взимаемые по пути следования маршрутов и в пунктах пересечения границ.

По результатам исследования Института ЦАРЭС «Измерения и мониторинга эффективности коридоров» (ИМЭК), 2019 среднее время на прохождение через пропускные пункты (ПП) в регионе СПЕКА по сравнению с 2018 годом, относительно не изменилось: с 12,0 часов до 12,2 часа (увеличение на 1,4%), в то время как средние затраты увеличились с \$155 до \$162 (на 4,1%).

Таблица 1. Показатели среднего времени прохождения пунктов пропуска в регионе Азии

Среднее время по коридорам ЦАРЭС	Среднее время по коридорам Центральной Азии
12,2 часа	8,2 часа

Более подробную информацию по сравнительным показателям транспортных коридоров см. в разделе III.

Учитывая показатели конкурентоспособности транспортных коридоров региона, Ашхабадская инициатива, принятая 21 ноября 2019 г. на Экономическом форуме СПЕКА рекомендует внедрение инновационных инструментов для упрощения процедур пересечения границ в странах СПЕКА, например, при проведении ремонтных работ пунктов пересечения границ, в целях согласования вопросов как инфраструктуры, так и процедур.¹

Стратегия СПЕКА по упрощению процедур торговли и Дорожная карта ее реализации призывает страны согласовать процедуры пересечения границ и проводить консультации по гармонизации этих процедур.²

В целях гармонизации процедур пересечения границ в странах-участницах СПЕКА, ЕЭК ООН инициировала в 2020 году проведение исследования, в рамках которого проанализированы процедуры пересечения границы на разных контрольно-пропускных пунктах через которые проходят основные грузопотоки во всех семи странах-участницах СПЕКА (т.е. проведен анализ соответствия технологических схем осуществления пограничного контроля на пунктах пересечения границ стран СПЕКА с рекомендуемыми правилами, которые отражены в Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года, Соглашении ВТО об упрощении процедур торговли (ТФА), пересмотренной Киотской

¹ http://www.unece.org/fileadmin/DAM/SPECA/documents/gc/session14/IV_AHGABAT_INITIATIVE_Russian.pdf

² http://www.unece.org/fileadmin/DAM/SPECA/documents/gc/session14/SPECA_Trade_Facilitation_Strategy_Russian.pdf и http://www.unece.org/fileadmin/DAM/SPECA/documents/gc/session14/Roadmap_for_Implementation_of_the_SPECA_TF_Strategy_Russian.pdf

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

конвенции и других международных актах). В исследование вошли также результаты беседы автора с группой перевозчиков.

Результаты исследования были представлены на Рабочей группе СПЕКА по торговле и на региональной встрече национальных Комитетов по упрощению процедур торговли стран Центральной Азии (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан). В 2021 году результаты, проведенного исследования были актуализированы и обновлены.

Настоящий документ содержит ключевые аспекты проведенного исследования и набор общих единообразных процедур, которые рекомендованы всем странам региона для упрощения пограничного контроля с учетом обновленных данных по странам.

На процедуры пограничного контроля сильное влияние оказывают новые тенденции, возникшие в связи с пандемией COVID-19. В приложении к основному документу приводится резюме оценки ЕЭК ООН по влиянию нетарифных мер, вызванных COVID-19, на структуру торговли стран СПЕКА³, подготовленной в соответствии с решением Руководящего совета СПЕКА в 2020 году по результатам опроса компаний экспедиторов, входящих в Партнерство по транспорту и логистике в Центральной Азии⁴ по изменениям в период пандемии.

Предложения, изложенные в настоящем документе, будут дополнительно обсуждены с соответствующими заинтересованными сторонами в странах СПЕКА для выработки согласованного решения по гармонизации процедур пересечения границ в этом субрегионе.

Методология

В настоящем исследовании используется следующая последовательность получения данных и их интерпретации:

- Кабинетное исследование, которое прежде всего включает сбор данных из открытых источников (в основном информационных сайтов государственных органов, представленных на пунктах пропуска через границу, отраслевых Ассоциаций по странам), обработка информации и проведение анализа НПА, регламентирующих осуществление таможенного и пограничного контроля.
- Кабинетное исследование было дополнено целевыми встречами и фокус группами со отраслевыми специалистами и участниками перевозочного процесса, особенно в странах, где информация отсутствовала в открытых источниках. Ключевое место отводилось членам Партнерства по транспорту и логистике в ЦА.
- При кабинетном исследовании были проанализированы результаты других исследований по рассматриваемым вопросам (ИМЭК АБР, ОБСЕ⁵, ЭСКАТО⁶)

³ https://unece.org/fileadmin/DAM/trade/workshop/2020_Nov_SPECAWG/COVID-ConsolidatedReport_Rus.pdf

⁴ Партнёрство по транспорту и логистике - это постоянно действующая региональная профессиональная платформа (форум) объединяющая национальные транспортные партнерства в каждой отдельной стране (Положение Партнерства по транспорту и логистике в Центральной Азии. Сентябрь 2016 г.)

⁵ <https://www.osce.org/files/f/documents/0/e/99872.pdf>

⁶ <https://www.unescap.org/publications/APTIR2019>

I. НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРОЦЕДУР ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ В СТРАНАХ СПЕКА

1) Требования и рекомендации по осуществлению пограничного контроля согласно международным нормам

Международные стандарты и процедуры осуществления контроля грузов при пересечении границы содержатся в определённом объёме в различных международных документах. Ключевое место отводится Международной конвенции ЕЭК ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года, Пересмотренной Киотской Конвенции ВТамО и Соглашению ВТО об упрощении процедур торговли.

Международные организации (ЕС, ОБСЕ, ВТамО, Всемирный банк) на базе существующих рекомендаций разработали собственные концепции управления границей со своей терминологией, в частности концепции «интегрированного управления границами» (Integrated Border Management), «скоординированного управления границами» (Coordinated Border Management), «управления границами на основе сотрудничества» (Collaborative Border Management) или «комплексного управления границами» (Comprehensive Border Management). При этом, единых типовых последовательных правил осуществления контроля на контрольно-пропускных пунктах, которые рекомендовались бы международными нормами, не существует.

Обобщая положения международных норм, затрагивающих политику в области контроля на границе, целесообразно выделить ряд принципиально важных вопросов организации пограничного контроля, в частности:

I. оптимальное количество служб на границе

Международные нормы рекомендуют поддерживать оптимальное количество служб на границе. Инспекции на пограничном переходе включают (но не ограничиваются):

- иммиграционный контроль;
- таможенную инспекцию;
- санитарный, фитосанитарный / ветеринарный контроль и карантин;
- проверку сертификатов качества товаров (как правило, для продуктов питания);
- транспортную инспекцию (проверка транспортных разрешений и лицензий, веса, габарита и размеров транспортных средств, сбор дорожных пошлин или налогов и т. д.).

Конвенции определяют перечень инспекций, но не содержат положений, описывающих последовательность бизнес-процесса на границе. При этом в документах чётко закреплено, что паспортный контроль и таможенные формальности должны проводиться в отношении каждого транспортного средства, пересекающего границу, следовательно ведомства, ответственные за такие проверки должны быть представлены на границе на постоянной основе. Другие проверки могут проводиться в отдельных случаях и их количество зависит от типа транспортного потока, географического положения пункта пересечения границы и видов товаров, перевозимых через границу.

II. координирующая роль таможенных органов

Другой составляющей международно-правовых норм, определяющих пограничный контроль, является координирующая роль таможенных органов в организации всех видов контроля. Формат использования того или иного вида контроля должен быть поставлен в прямую

зависимость от их положительного влияния на международные перевозки грузов (на упрощение процедур).

Международно-правовые нормы предлагают использовать два подхода, которые могут упростить применяемые формальности и сократить нагрузку на пограничные пункты:

- a) сотрудничество между ведомствами, в рамках которого проверки и контроль документов и людей (паспорт/виза, водительское удостоверение, обмен валюты, состояние здоровья/эпидемиология), транспортных средств (регистрация, пригодность к эксплуатации, страхование) и товаров (таможенные, фитосанитарные/ защита растений, ветеринарные требования, а также требования качества) должны осуществляться совместно и одновременно всеми ведомствами;
- b) сокращение числа ведомств, представленных на пограничных пунктах посредством делегирования полномочий некоторых органов другим органам. Некоторые простые регулярные проверки, которые не требуют глубоких узкопрофильных знаний и навыков (например, взвешивание транспортного средства) передаются из транспортного ведомства в таможенную службу. Делегирование полномочий как способ сокращения пограничных проверок может быть объединено с организацией некоторых процедур контроля внутри страны.

III. наличие официальных инструкций

Согласно международно-правовым актам одним из требований в организации пограничного контроля наряду с оборудованием и устройствами, необходимыми для проведения проверки с учётом вида транспорта и грузов, подлежащих контролю, и потребностей перевозок, важное место отводится наличию официальных инструкций для должностных лиц, с тем чтобы они действовали в соответствии с действующими национальными предписаниями, международными договорами и соглашениями.

IV. обмен информацией/подача предварительной информации

Особое место в конвенциях и соглашениях отводится вопросам обмена информацией, необходимой для осуществления действенного пограничного контроля между органами пограничного контроля. Упрощение пограничного контроля неразрывно связано с процедурами внедрения системы для подачи предварительной информации.

V. минимальные требования, предъявляемые к инфраструктуре

Конвенции также содержат минимальные требования, предъявляемые к инфраструктуре эффективно действующих пунктов пересечения границ (оборудование и устройства, необходимые для проведения проверки с учетом вида транспорта и грузов, подлежащих контролю, и потребностей перевозок; официальные инструкции для должностных лиц и др.).

Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года, дополнительно поднимает проблему стандартизации процедур взвешивания транспортных средств (Приложение 8)⁷. Цель предлагаемых мер — исключить повторное взвешивание в пунктах пересечения границы.

⁷ <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/harmonie.pdf>

2) Международные пункты пропуска стран СПЕКА

Транспортные потоки через регион СПЕКА проходят через многочисленные пункты пропуска стран участниц Программы. Всего между странами СПЕКА задействовано 65 пунктов пропуска, в том числе:

- 1) Афганистан — 8 КПП;
- 2) Азербайджан — 1 КПП;
- 3) Казахстан — 10 КПП;
- 4) Кыргызстан — 10 КПП;
- 5) Таджикистан — 15 КПП;
- 6) Туркменистан — 6 КПП;
- 7) Узбекистан — 15 КПП⁸;

В условиях пандемии COVID-19 транспортные потоки стран СПЕКА претерпели некоторые изменения⁹. В целом, как свидетельствуют результаты исследования в 2020 году наблюдались серьезные перебои в грузоперевозках по коридорам, соединяющим страны СПЕКА с Турцией, КНР, Ираном, Пакистаном. Сбои в трансграничных перевозках были вызваны:

- закрытием пунктов пропуска в странах СПЕКА, которое привело к поиску объездных маршрутов. Это коснулось, прежде всего, направления Турции и объездного маршрута, минуя Туркменистан, через казахстанский морской порт «Актау» - Азербайджан - Грузия — и далее через порты Черного моря. Другой объездной маршрут в направлении Турции, который развивался до обострения ситуации в Афганистане — это транзит через Афганистан в Иран и Турцию.
- ограничениями на въезд иностранных водителей в страны СПЕКА, которые привели к введению дополнительной процедуры на пунктах пропуска — перегрузка товаров на национальные АТС. В результате возникали очень длинные очереди на пунктах пропуска.

Автомобильные маршруты внутри региона в направлении традиционных рынков, в частности России, не претерпели изменений. В основном это касается перевозки свежей сельскохозяйственной продукции. Общими проблемами для всех маршрутов стали:

- длительные процедуры контроля на границе из-за продолжительной процедуры фумигации,
- обременительные процедуры дезинфекции АТС/вагонов,
- длительные процедуры тестирования на COVID-19 и
- чрезмерный физический досмотр грузов, что в большей степени негативно отразилось на грузах, содержащих сельскохозяйственную продукцию.

⁸ Автор провёл беседу с группой перевозчиков из Афганистана, некоторые из которых на момент исследования находились в Таджикистане, с другими была организована встреча по скайп

⁹ https://unece.org/fileadmin/DAM/trade/workshop/2020_Nov_SPECAWG/COVID-ConsolidatedReport_Rus.pdf

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

Необходимо подчеркнуть, что в 2021 году на дальнейшее развитие грузоперевозок объездным маршрутом через Афганистан серьезно повлияли изменения политической ситуации в Афганистане.

Значительной проблемой при пересечении границ остаётся проблема недостаточности информации. Водители при выборе маршрута и пункта пересечения границы зачастую руководствуются видом перевозимого груза, а также «неофициальными контактами», где именно пересечь границу будет легче, так как официальную информацию найти очень сложно.

По оценкам экспертов наиболее активными на территории СПЕКА являются следующие пункты пропуска:

- «Гулистон» Таджикистан — «Кызыль Бель» Кыргызстан (в настоящее время после событий на приграничных территориях КПП не функционирует)
- «Чон Капка» Кыргызстан — «Айша-Биби» Казахстан
- «Кайрак» Казахстан — «Бугристое» Россия
- «Карасук» Казахстан — «Карасук» Россия
- «Дусти» Таджикистан — «Сары Осие» Узбекистан
- «Даут Ата» Узбекистан — «Тажен» Казахстан
- «Сырым» Казахстан — «Маштаково» Россия
- «Шерхан-Бандар» Афганистан — «Нижний Пяндж» Таджикистан
- Морской порт «Актау» Казахстан - Морской порт «Баку» Азербайджан
- «Ак Телек» Кыргызстан — «Карасу» Казахстана
- «Фарап» Туркменистан — «Алап» Узбекистан

3) Сравнительный анализ существующих типовых правил контроля на границе с международными нормами

i. Афганистан

В Афганистане за последние десятилетия, до повторного прихода к власти движения талибанов, была проделана огромная работа по формированию системы охраны государственной границы. Была налажена определённая система государственного контроля на пунктах пропуска, включающая контроль приоритетных направлений страны.

В связи с отсутствием информации в официальных источниках для оценки процедур контроля на границе со стороны государственных структур была использована информация от перевозчиков по процедурам прохождения государственного контроля.

По информации перевозчиков на пунктах пропуска контроль АТС и товаров обеспечивают следующие службы:

1. Пограничный контроль;
2. Таможенная служба (дорожный фонд 200\$);
3. Полиция Исламской Республики Афганистан (ИРА);

4. Периодически на границе бывают органы государственной безопасности;
5. Служба по контролю за незаконным оборотом наркотиков;
6. Служба, отвечающая за проезд через мост (12\$).

С 2005 года в Афганистане применяется система ASYCUDA, предусматривающая функционал электронной границы. Афганистан подписал Соглашение о взаимном таможенном признании электронного обмена данными с 3 странами (КНР, Таджикистан и Узбекистан) и начал обсуждения с 3 другими странами (Пакистан, Казахстан и Туркменистан).

* * * *

Результаты мониторинга 2021 г.

В связи с меж-афганским конфликтом вопрос об оптимизации системы государственного контроля на пунктах пропуска через таможенную границу Афганистана остаётся открытым.

По свидетельству перевозчиков даже до повторного прихода талибанов к власти государственный контроль, соответствующий международным нормам, не осуществлялся. Взималась в основном плата за стоимость процедур пересечения границы.

Со сменой власти пункты пропуска не закрылись для грузоперевозок, которые осуществляются с территории стран СПЕКА. В основном эти грузоперевозки осуществляются в одностороннем порядке (с Таджикистана экспортируют цемент и уголь, с Узбекистана - продовольствие), обратных грузов практически не было. Пограничные формальности на пунктах пропуска решаются произвольным образом. На пунктах пропуска при пересечении взимается плата за стоимость проезда. Со слов водителей АТС этот показатель варьируется от 68\$ до 150 \$. Несмотря на то, что граница открыта, экспортёры груза приостанавливают периодически отправку до прояснения и нормализации ситуации в стране.

Туркменистан продолжает обеспечивать бесперебойную работу контрольно-пропускных пунктов на туркмено-афганской границе: «Имамназар-Акина» и «Серхетабат-Тургунди». Основную часть пропускаемых через государственную границу грузов составляют нефтепродукты, сжиженный газ, зерно, товары повседневного потребления.

По данным экспедиторов афганская сторона снизила таможенные тарифы для импортируемых товаров в Афганистан. Вместе с тем найти в открытых источниках информацию о ставках таможенных пошлин не представляется возможным. Новой властью также отменены визы для водителей, хотя официально об этом нигде не упоминается.

По информации IRU пункты пропуска для международного транзита временно закрыты ¹⁰.

ii. Азербайджан

Указом Президента Азербайджана от 11 ноября 2008 года №12 полномочия государственного органа по механизму «единого окна» при досмотре товаров и транспортных средств, перемещаемых через государственные границы Азербайджана, возлагаются на Государственный таможенный комитет, который также ответственен за функции по ветеринарному, фитосанитарному и санитарному контролю, равно как и за функции по проверке гигиенических и других сертификатов качества.

Государственный таможенный комитет осуществляет принудительную дезинфекцию транспортных средств, в которых зарегистрированы опасные болезни животных, в соответствии

¹⁰ <https://wiki.unec.org/display/CTRBSC/Afghanistan>

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

с Законом о ветеринарии с предоставлением соответствующей информации ветеринарной инспекции. Комитет также отвечает за выдачу на границе бланков разрешений на транспортные средства, осуществляющие международные автомобильные перевозки, и взимание соответствующих государственных пошлин.

В рамках реформ по модернизации таможни внедрены различные электронные услуги: предварительное информирование, электронная очередь, быстрый переход (внеочередное прохождение процедур таможенного контроля) и т.д. С целью электронного слежения за товарами и транспортными средствами на границе, а также с целью предотвращения правонарушений, создан «Центр оперативного управления», который осуществляет видео наблюдение за всеми пунктами пересечения границы.

Указом Президента Азербайджана от 21 Мая 2016 года №920 утверждены методические указания по использованию «зелёного коридора» и других систем выпуска при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу. Методические указания предусматривают 4 формы пропуска через границу на базе системы управления рисками (зелёный, синий, жёлтый и красный). Пересечение транспортными средствами таможенной границы осуществляется на основе сводной импортной декларации с использованием зелёного, синего, жёлтого или красного коридора. Сводная импортная декларация должна быть подана как минимум за 1 (один) час до того, как товары будут пропущены через таможенную границу.

В соответствии с данным Указом Президента и Указом Президента Азербайджанской Республики № 427 от 21 декабря 2018 года юридические и физические лица, зарегистрированные в соответствии с законодательством Республики Азербайджана и получившие право постоянного пользователя системы оформления «Зеленый коридор» пользуются определёнными преимуществами, которые создают благоприятные условия для более гибкого и прозрачного таможенного оформления и таможенного контроля товаров и средств транспорт, упрощение процедур и операций в пунктах пропуска, усиление экспортного потенциала страны.

К основным преимуществам относятся: (а) обеспечение более быстрого пересечения товарами и транспортными средствами таможенных пунктов пропуска; (б) приоритетный порядок оформления на пунктах пропуска, центрах содействия торговле; (в) минимизация физических проверок путем применения таможенного аудита; (г) проведение таможенного оформления товаров вне рабочего места и официальных часов работы; (д) участие в тренингах по инновациям, лучшим практикам в области таможенного дела; (е) при импорте - прямой ввоз импортных товаров на склады предприятия и при экспорте - отправка товаров непосредственно на таможенный пограничный пункт, представив таможенному органу декларацию в электронной форме, без посещения таможенного органа.

Согласно закону Азербайджана «О государственной границе Азербайджанской Республики» от 9 декабря 1991 №13 ответственность за контроль пересечения государственной границы Азербайджанской Республики осуществляется пограничными войсками. При пограничном контроле, для регистрации въезжающих и выезжающих из страны лиц и транспортных средств используется межведомственная автоматизированная информационная система «Въезд и регистрация», интегрированная с таможенной системой.

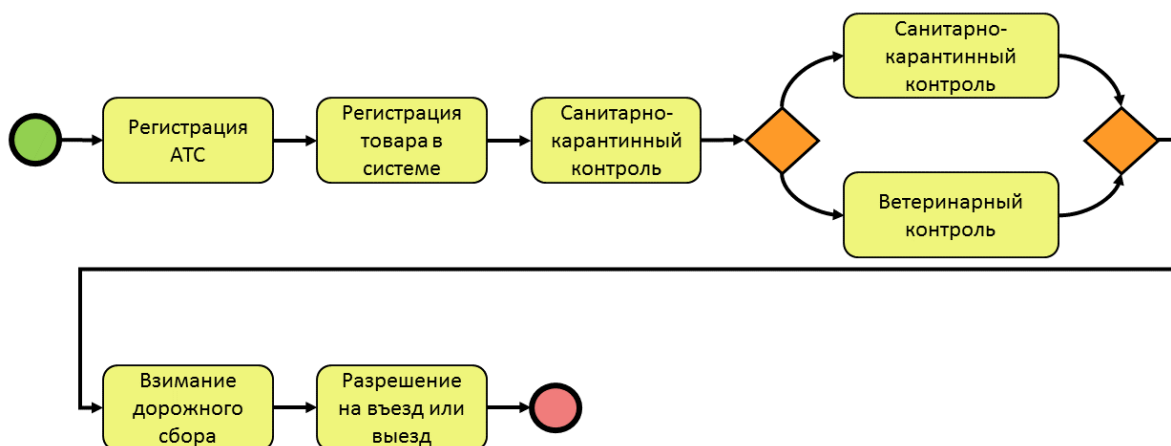
В результате проведённых реформ, направленных на увеличение пропускной способности пунктов пропуска, Азербайджан значительно продвинулся в вопросах организации пограничного контроля, соответствующего международным нормам, по сравнению с другими

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

странами СПЕКА. К сожалению, в открытых источниках сложно найти информацию о технологической схеме осуществления контроля на границе.

Суммируя все принятые реформы, эксперты представляют следующую схему осуществления государственного контроля (см. Диаграмму 1).

Диаграмма 1: Процедуры контроля товаров на границах Азербайджана



Источник: Диаграмма создана автором с использованием единого языка моделирования (UML) и основана на информации, представленной в официальных инструкциях по пересечению границы.

* * * *

Результаты мониторинга, 2021 г.

ГТК Азербайджана завершил работы по внедрению системы таргетирования грузов (YHS) ВТамО, которая, по свидетельству таможенных органов Азербайджана, позволит собирать, хранить и обмениваться информацией о грузах, а также идентифицировать грузы с высоким риском и ускорить прохождение грузов с низким риском через таможенно-пограничные пропускные пункты.

С 1 июня 2020 года запущен проект по присоединению Азербайджана к единой транзитной системе Европейского Союза (NCTS).

iii. Казахстан

Вопросы пересечения границы, прежде всего, регулируются Законом Республики Казахстан «О государственной границе Республики Казахстан» от 30.12.16 №41-VI, который определяет виды пограничного контроля (пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, транспортного, ветеринарного и фитосанитарного) и роль Комитета национальной безопасности Республики Казахстан и органов государственных доходов Республики Казахстан, уполномоченных проводить досмотр транспортных средств и грузов.

Приказом Председателя Комитета национальной безопасности Республики Казахстан от 30 ноября 2013 года № 504 утверждены типовые схемы организации пропуска через Государственную границу Республики Казахстан лиц, транспортных средств, грузов и товаров в пунктах пропуска. Акт зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 17 января 2014 года № 9070.

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

Типовая схема определяет схему организации пограничного контроля транспортных средств и товаров, пересекающих государственную границу Республики Казахстан. В типовой схеме определяются те виды контроля, которые установлены международными актами (пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного, государственного ветеринарно-санитарного контроля и/или надзора).

Другой важный аспект принятой типовой схемы - наличие положений о делегировании полномочий и тесное ведомственное сотрудничество:

- осуществление таможенными органами транспортного контроля (проверка наличия и применения разрешительных документов; контроль весовых и габаритных параметров АТС), государственного фитосанитарного и ветеринарно-санитарного контроля, за исключением лабораторного контроля и лабораторной экспертизы, а также радиационного контроля в соответствии с Таможенным кодексом Евразийского экономического союза, а также Правилами проведения радиационного контроля таможенными органами на государственной границе Республики Казахстан, утверждёнными приказом Министра финансов Республики Казахстан от 11 июля 2011 года №360. Соответствующие органы вызываются только в случае несоответствия;
- проведение таможенными органами совместного контроля с подразделениями пограничного контроля;
- признание подразделениями пограничного контроля результатов досмотра со стороны таможенных органов. В отдельных случаях досмотр транспортных средств и товаров осуществляется совместно подразделениями пограничного и таможенного контроля.

Следует отметить, что на основе Типовой схемы разрабатываются и утверждаются совместным решением руководителей контролирующих органов схемы организации пропуска на каждом конкретном пункте пропуска в зависимости от его особенностей (категорирование, классификация, развитие инфраструктуры и технической оснащённости, удалённости от линии государственной границы, времени года). В схемах организации пропуска устанавливается продолжительность осуществления всех видов государственного контроля. В ходе исследования не удалось прояснить ситуацию с наличием таковых схем. По информации перевозчиков они не разработаны.

Типовая схема определяет основные действия контролирующих органов при осуществлении контроля пересечения границ. Последовательно расписаны основные действия подразделения пограничного контроля и таможенных органов.

Согласно утверждённой Типовыми схемами организации пропуска через государственную границу Республики Казахстан лиц, транспортных средств, грузов и товаров в пунктах пропуска выстроена диаграмма по процедурам пропуска (см. Диаграмму 2 ниже).

Необходимо также отметить, что после вхождения Казахстана в Евразийский экономический союз таможенный контроль на границах внутри Союза, между пятью странами, был упразднён, он остался на внешних границах.

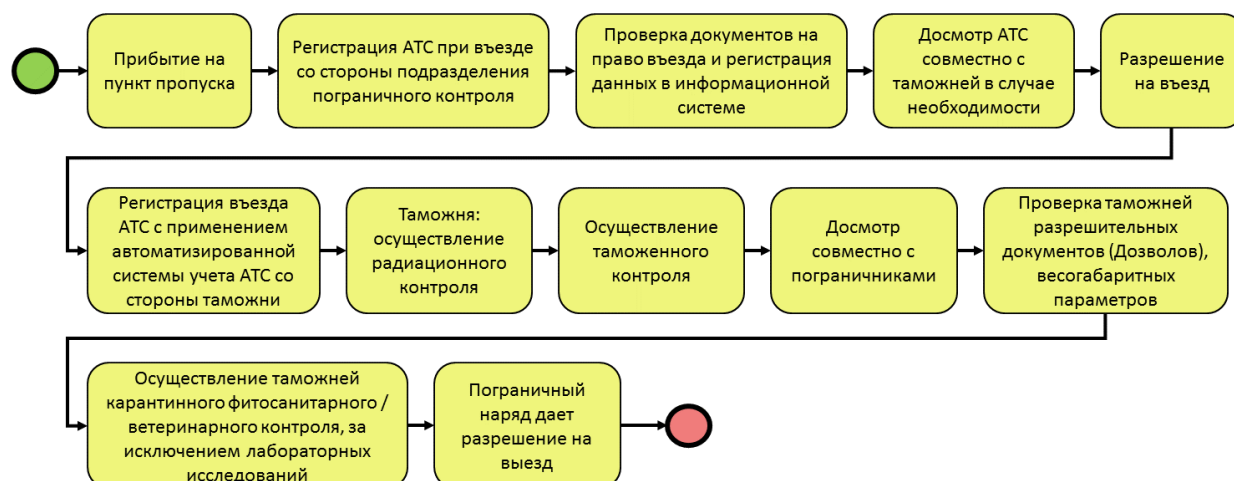
Типовые положения определяют, что в автомобильных пунктах пропуска на казахстанско-российском участке государственной границы осуществляется только пограничный контроль. После проведения всех установленных видов контроля пограничный наряд осуществляет

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

выпуск транспортных средств с территории пункта пропуска. Согласно Закону Республики Казахстан «О государственной границе», пограничный контроль включает:

- проверку документов и лиц, в том числе посредством обработки биометрических персональных данных, а также опрос лиц в целях определения законности пересечения государственной границы;
- проверку наличия разрешительных отметок всех контролирующих органов в целях определения законности перемещения через границу транспортных средств, грузов и товаров;
- досмотр лиц, транспортных средств, грузов и товаров, в необходимых случаях - специальный (углублённый), в целях обнаружения и задержания нарушителей порядка пересечения границы.

Диаграмма 2: Процедуры контроля товаров на границах Казахстана



Источник: Диаграмма создана автором с использованием единого языка моделирования (UML) и основана на информации, представленной в официальных инструкциях по пересечению границы.

С 22 октября 2018 г. на государственной границе между Казахстаном и Россией, а также между Казахстаном и Кыргызстаном ввели новую форму контроля — экспортный контроль. На границе работают сотрудники департамента государственных доходов, которые фиксируют реальный объем импорта, чтобы облагать его НДС. Данная процедура касается и вывозимого груза из Казахстана. По мнению экспертов это вынужденная мера, так как не все перевозчики добросовестно выполняют установленные меры. Сотрудники пограничной службы при ввозе груза выдавали перевозчикам талон, получаемый из налоговой службы. До 20-го числа следующего месяца владелец груза должен был уплатить налог. Но платили его далеко не все.

Введённые положения связаны с выполнением взятых обязательств при вступлении в 2015 году в ВТО, согласно которым Казахстан, в случае ввоза грузов из дальнего зарубежья (не из стран ЕАЭС) и таможенной очистки этих товаров по заниженным ставкам ВТО, не будет выпускать их за пределы границы Республики Казахстан. При нарушении и вывозе их в Россию, если контролирующие органы Российской Федерации установят, что товар растаможили в Казахстане по ставкам ВТО, товар сразу уничтожается. Введённые положения не включены в

типовую схему организации пропуска через Государственную границу Республики Казахстан лиц, транспортных средств, грузов и товаров в пунктах пропуска.

* * * *

Результаты мониторинга, 2021 г.

По информации Министерства торговли и интеграции Казахстана в целях профилактики заражения, а также недопущения распространения коронавирусной инфекции, приняты меры по минимизации взаимодействия сотрудников таможенных органов с участниками внешнеэкономической деятельности, включая:

- временную отмену процедур таможенного сопровождения
- подтверждения происхождения казахстанских товаров серийным сертификатом в рамках ЕАЭС
- внедряется система «электронные очереди» «Б.Конысбаева» на границе с Узбекистаном, а также «Атамекен» и «Капланбек», что позволит перевозчикам заранее планировать свою поездку, выстраивая более оптимальный по времени маршрут и выбирая между пунктами пропуска с наименьшим трафиком транспортных средств

Региональная инициатива

В рамках развития цифровых коридоров с использованием электронных книжек МДП, 21 мая 2021 года вступило в силу Приложение 11 к конвенции МДП – которое является правовой основой для электронных TIR.

В качестве пилота успешно реализуется проект на погранпереходах «Ялама-Б. Конысбаева» между Казахстаном и Узбекистаном, который запущен в ноябре 2020г.

К данному проекту присоединился Таджикистан. Первая перевозка по трехстороннему коридору была осуществлена 5 мая 2021 г. и до настоящего времени более 100 перевозок были апробированы. В активном процессе присоединения к коридору находится Кыргызстан, присоединение которого запланировано на октябрь 2021 г.¹¹

iv. Кыргызстан

Закон Кыргызской Республики «О государственной границе» от 16 мая 2015 года №98 определяет виды контроля на пунктах пропуска, к которым относятся экологический, радиационный, санитарно-эпидемиологический, ветеринарный, фитосанитарный и химический контроль.

В Кыргызстане постановлением Правительства Кыргызской Республики от 7 октября 2004 года №739 утверждено «Положение о пунктах пропуска через государственную границу Кыргызской Республики», в котором закреплены ключевые правила пересечения границ. Ряд ключевых вопросов контроля на пунктах пропуска регламентируются постановлением Правительства Кыргызской Республики от 19 ноября 2007 года № 556 «О мерах по упорядочению функционирования пунктов пропуска через государственную границу Кыргызской Республики, предназначенных для международного автомобильного, воздушного и железнодорожного сообщения, и внутренних стационарных постов на автомобильных дорогах Кыргызской Республики», актуализированное по состоянию на 2020 год.

¹¹ <https://www.carecprogram.org/>

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

Последовательность осуществления всех видов контроля в пунктах пропуска определяется типовыми схемами пропуска через государственную границу лиц, транспортных средств, грузов и иного имущества по видам международного сообщения, которые по согласованию с контролирующими органами утверждаются решением государственного органа по охране государственной границы. Координация деятельности контролирующих органов в пунктах пропуска возлагается на руководителей органов пограничного контроля, а поддержание режима зоны таможенного контроля — на руководителей органов таможенного контроля.

Положение о пунктах пропуска определяет виды пограничного контроля, к которым отнесены:

- пограничный / миграционный контроль;
- таможенный контроль;
- санитарно-карантинный контроль;
- ветеринарный и фитосанитарный контроль (уполномоченный государственный орган в сфере санитарной, ветеринарной и фитосанитарной безопасности);
- транспортный контроль (уполномоченный государственный орган в сфере транспорта и коммуникаций);
- контроль за оборотом наркотиков (уполномоченный государственный орган по контролю наркотиков).

В качестве координационного механизма предусматривается созыв государственных контрольных органов на координационные совещания, на которых кроме самих органов могут принять участие представители иных органов исполнительной власти или местного самоуправления, на территории которых расположен пункт пропуска. При необходимости могут быть приглашены представители общественных организаций и объединений.

В рамках присоединения Кыргызской Республики к ЕАЭС в 2014 году совместным приказом ответственных органов¹² был утверждён «Порядок взаимодействия уполномоченных государственных органов Кыргызской Республики в автомобильных пунктах пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза».

Согласно данному процессуальному документу определена последовательность осуществления государственными органами контрольных действий при прибытии на таможенную территорию Кыргызской Республики / Евразийского экономического союза лиц, грузов, товаров и животных в грузовых автотранспортных средствах, включающая:

- 1) пограничный контроль (проверка документов на право пересечения государственной границы ЕАЭС);
- 2) санитарно-карантинный контроль лиц (при наличии объективных санитарно-эпидемиологических оснований и только в пунктах пропуска, где предусмотрен такой вид контроля);

¹² Приказ Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 7 июля 2015 года № 188, Государственной пограничной службы Кыргызской Республики от 10 июля 2015 года № 370, Государственной инспекции ветеринарной и фитосанитарной безопасности при Правительстве Кыргызской Республики от 8 июля 2015 года № 096, Министерства здравоохранения Кыргызской Республики от 8 июля 2015 года № 388 и Государственной таможенной службы при Правительстве Кыргызской Республики от 10 июля 2015 года № 5-04/316.

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

- 3) пограничный контроль (проверка документов на право пересечения государственной границы Кыргызской Республики);
- 4) ветеринарный контроль (при необходимости);
- 5) фитосанитарный контроль (при необходимости);
- 6) транспортный контроль;
- 7) таможенный контроль;
- 8) выезд грузовых автотранспортных средств из пункта пропуска производится с разрешения пограничного органа.

Прослеживается политика делегирования полномочий, выполнение таможенными органами функций по контролю весогабаритных параметров. Вместе с тем возникает вопрос о присутствии транспортного контроля на границе и выполнение им других функций. Ниже представлена Диаграмма 3, описывающая последовательность осуществляемых функций.

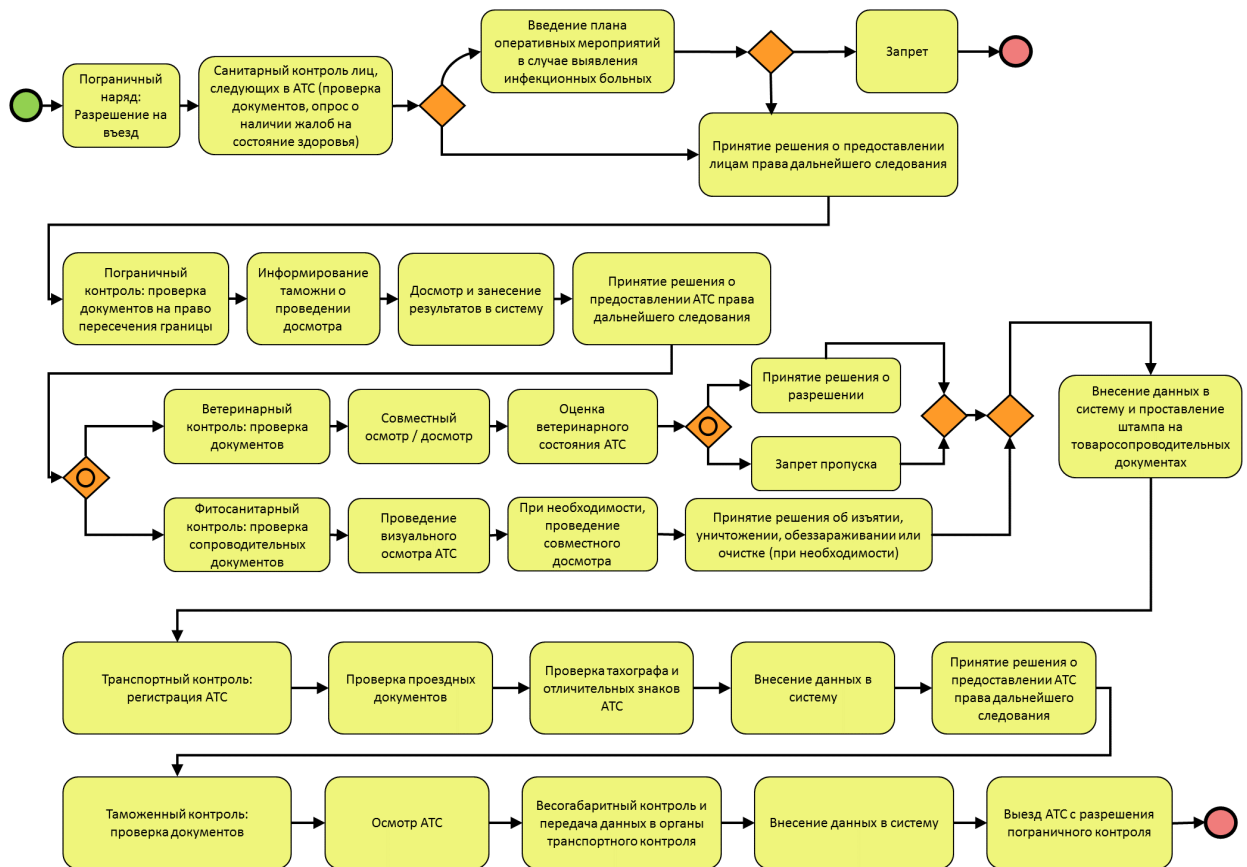
На основании Порядка и с учётом специфики каждого пункта пропуска, уполномоченным государственным органом в сфере охраны границы в пунктах пропуска разрабатываются технологические схемы организации пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных, которые согласовываются с другими государственными органами, осуществляющими в пунктах пропуска контрольные функции.

Согласованные технологические схемы утверждаются руководителями подведомственных территориальных подразделений государственных контрольных органов, в структурном подчинении которых находятся государственные контролирующие органы в пунктах пропуска. К сожалению, данных о наличии технологических схем нет.

В июле 2019 года Правительство Кыргызской Республики приняло Стратегию развития таможенной службы Кыргызской Республики на 2019-2023 годы и План мероприятий по ее реализации (Постановление Правительства КР № 363 от 22.07.2019), предусматривающих (в пункте 1.2.1.) разработку Порядка взаимодействия контролирующих органов в пунктах пропуска, в том числе с установлением временных рамок для проведения всех видов контроля и применения сведений из предварительного информирования.

Диаграмма 3: Процедуры контроля товаров на границах Кыргызстана

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)



Источник: Диаграмма создана автором с использованием единого языка моделирования (UML) и основана на информации, представленной в официальных инструкциях по пересечению границы.

Максимальное время прохождения всех предусмотренных видов государственного контроля на ввоз/вывоз товаров и транспортных средств на/из территорию Кыргызской Республики, не должно превышать одного часа или времени на стоянку воздушных судов (железнодорожных составов), в соответствии с Постановлением Правительства Кыргызской Республики от 5 декабря 2008 года № 677.

* * * *

Результаты мониторинга, 2021 г.

По информации таможенных органов:

- осуществление контроля при экспорте товаров в области санитарно-карантинной, ветеринарной и фитосанитарной безопасности, а также все необходимые действия по подтверждению соблюдения запретов и ограничений производиться только в местах таможенного оформления (постановление Правительства Кыргызстана от 26 февраля 2021 года № 64)
- внедряется система онлайн мониторинга работы таможенной службы и оперативного реагирования («ситуационный центр» интегрированная с цифровыми системами «Санарип Тамга», «Санарип Бажы», системами видео наблюдения и декларирования.
- внедряемая система «Санарип тамга» позволит делиться ПИ, подаваемой в базу таможенных органов с другим пограничными ведомствами, которые смогут обрабатывать сведения о товарах и транспортных средствах без внедрения

собственных систем, тем самым снижения временные издержки. С 11 декабря 2020 года система в пилотном режиме функционирует на пункте пропуска «Достук».

- внедряемая система «Смарт Бажы» предусматривает полный переход на электронное декларирование, внедрение автовывоска товаров; использование «зеленых коридоров» (в том числе, за счет категорирования участников ВЭД); запуск центров электронного декларирования; интеграция с бизнес-платформами; полноценное внедрение принципа «Одна остановка» при осуществлении контрольных функций на пунктах пропуска.
- начала функционировать система предварительного информирования TIR-EPD.

v. Таджикистан

В Таджикистане вопросы координации деятельности контролирующих органов на границе кроме общепринятых норм Таможенного кодекса¹³ регламентируются Положением о пунктах пропуска через государственную границу РТ от 30 декабря 1998 года № 541 и Правилами координации деятельности органов, контролирующих автодорожные пункты пропуска через таможенную границу РТ по принципу «одна остановка», утверждённые постановлением Правительства РТ от 3 июля 2014 года № 436. Положением о пунктах пропуска координация деятельности государственных контрольных органов и организаций-балансодержателей пунктов пропуска возлагается на командование частей Пограничных войск Таджикистана. Положение предусматривает наличие типовых схем, определяющих последовательность осуществления всех видов контроля. Типовые схемы не были разработаны.

В последующим были утверждены вышеуказанные Правила координации. Ключевыми аспектом утверждённых Правил является осуществление контроля по принципу «одной остановки». Координация деятельности (организация работы) органов транспортного контроля, органов ветеринарного, фитосанитарного надзора и надзора за карантинном растений, а также санитарно-карантинного контроля в пунктах пропусков, возлагается на таможенные органы, расположенные в пунктах пропуска, которые организуют совместный осмотр/досмотр транспортных средств и товаров. Правила предусматривают единую форму акта совместного осмотра/досмотра.

Правила координации разработаны без учета электронного обмена данными. В целях координации и мониторинга прохождения контроля Правилами предусматривается применение бумажной формы — Талона, где отмечается время начала и завершения процедур контроля по каждому ведомству. Установлено, что данная процедура не может длиться более одного часа для всех контролирующих органов, независимо от её сложности.

Вместе с тем Правила не содержат четкой логичной последовательности осуществления всех видов контроля. Такая ситуация приводит к разным толкованиям и различной практике

¹³ Таможенный кодекс РТ: [статья 66](#) предписывает, что таможенное оформление может быть завершено только после осуществления санитарного, карантинного, фитосанитарного, ветеринарного и других видов государственного контроля над ввозом товаров на таможенную территорию РТ или их вывоза с этой территории. [Статья 77](#) предписывает, что таможенные органы обеспечивают координацию и проверку товаров, импорт которых полагается запрещённым или ограниченным, включая товары, отнесённые к компетенции других государственных органов. [Статья 470](#) предписывает, что сотрудники таможенной службы должны выполнять свои задачи самостоятельно и в сотрудничестве с другими государственными органами и таможенная служба должна предоставлять доступ другим государственным органам в зону таможенного контроля для выполнения определённых действий, связанных с их компетенцией. Также сотрудники таможенной службы должны незамедлительно информировать соответствующий государственный орган в случае обнаружения правонарушений, которые относятся к компетенции данного государственного органа.

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

применения в зависимости от пункта пропуска (см. Диаграмму 4 ниже). Водитель по своему усмотрению определяет после получения Талона последовательность прохождения контроля.

Процедуры организации осмотра/досмотра также не до конца проработаны. Таможенные органы организуют осмотр/досмотр, затем документы проверяются со стороны вовлечённых органов, которые формируют свой акт проведенного осмотра/досмотра. Правила не регулируют взаимодействие пограничного контроля с существующими формами контроля на границе (таможенным, санитарным, фитосанитарным и т.д.).

Отсутствует отдельный нормативный акт, определяющий взаимодействие пограничных и таможенных органов. Процедуры пограничного контроля также предусматривают досмотр автотранспортных средств и товаров со стороны пограничных нарядов согласно Закону о государственной границе. Они обеспечиваются вне зависимости от таможенного контроля. Количественный состав служб, участвующих в пограничном контроле, в целом соответствует рекомендуемому перечню по Конвенциям, но отсутствует форма делегирования полномочий, что является ключевым фактором современной границы. Со стороны таможенных органов взимается только плата за использование автомобильных дорог.

Прослеживается слабый обмен информацией. В правилах не прописывается механизм опубликования оперативной информации, связанной с функционированием контрольно-пропускных пунктов.

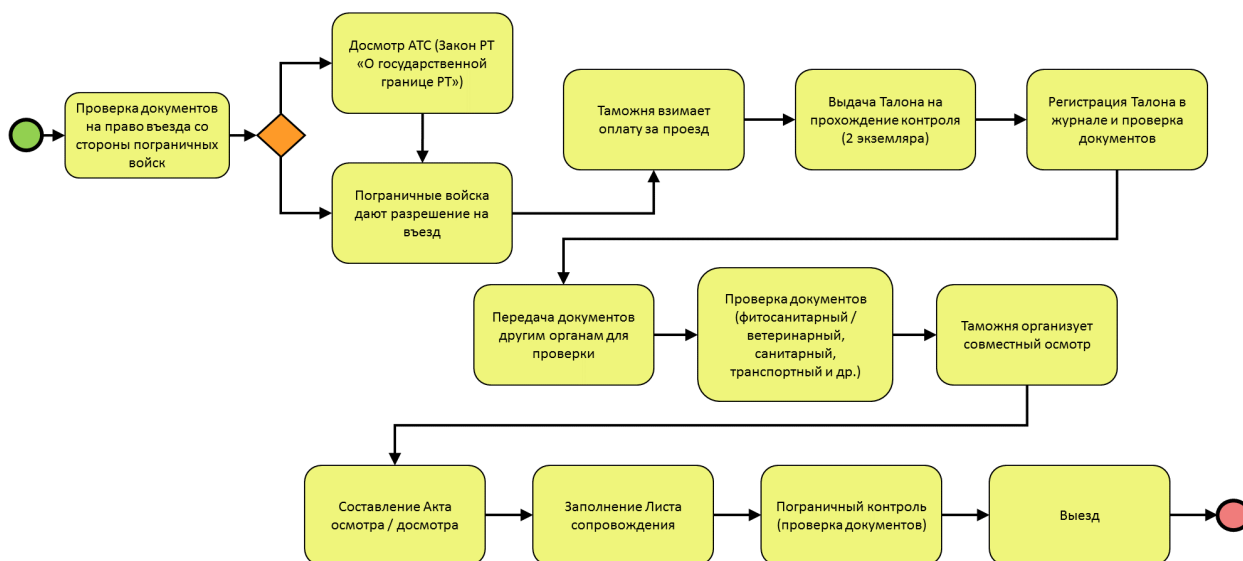
В целом, существующая многоуровневая координация на границе, согласно принятым правилам, противоречит международным нормам обеспечения координации и негативно влияет на аккумуляцию ресурсов и совершенствование процедур.

Правительство РТ приняло среднесрочную Программу развития таможенных органов Республики Таджикистан на 2020-2024 годы (Постановление Правительства РТ от 1 ноября 2019 года, № 537), в которой ключевое внимание уделяется повышению роли таможенных органов в налаживании межведомственного взаимодействия при интегрированном управлении границей, исключающего дублирование пограничного контроля грузов и товаров. В целях совершенствования механизмов государственного контроля в пунктах пропуска предусматривается введение обязательного предварительного информирования. На сегодняшний день по оценкам экспертов, Программа принята, но механизм реализации пока не проработан.

Также нужно учесть слабую реализацию Стратегии управления границами и плана по её реализации, утверждённых Постановлением Правительства РТ от 29 апреля 2010 года № 202. Стратегия предусматривает реализацию ряда положений международных конвенций, касающихся межведомственного и трансграничного сотрудничества. Упор сделан на законодательное закрепление форм сотрудничества, разработку стандартных оперативных процедур, вопросы делегирования полномочий и т.д. В то же время распределение задач говорит о противоположном подходе. Координирующим ведомством в стратегии рассматриваются органы национальной безопасности, которые на практике не обеспечивают координацию.

Процедуры прохождения пограничного контроля на пунктах пропуска изложены в Диаграмме 4.

Диаграмма 4: Процедуры контроля товаров на границах Таджикистана согласно нормативам



Источник: Диаграмма создана автором с использованием единого языка моделирования (UML) и основана на информации, представленной в официальных инструкциях по пересечению границы.

* * * *

Результаты мониторинга, 2021 г.

Таможенная служба Таджикистана готовит изменения и дополнения в Правила координации деятельности органов, контролирующих автодорожные пункты пропуска через таможенную границу Республики Таджикистан по принципу «одна остановка», утверждённые постановлением Правительства Республики Таджикистан от 3 июля 2014 года № 436.

На завершающей стадии процесс внедрения системы управления рисками.

vi. Туркменистан

Закон Туркменистана «О Государственной границе Туркменистана» (ст. 22) определяет содержание контроля в пунктах пропуска. Согласно норме закона на пунктах пропуска осуществляется таможенный, миграционный, санитарно-карантинный, ветеринарный и фитосанитарный контроль. В случае необходимости закон разрешает проведение иных видов контроля в пунктах пропуска.

Установлено, что виды и содержание контроля определяются Кабинетом министров Туркменистана применительно к каждому пункту пропуска. Средства и методы контроля, а также порядок их проведения устанавливаются нормативными актами соответствующих министерств и ведомств, которые, в свою очередь, согласуются с органами юстиции и здравоохранения.

В связи с пандемией коронавирусного заболевания COVID-19 в Закон внесли дополнения в части усиления мер контроля в пунктах пропуска в случае возникновения любых обстоятельств, которые могут в массовом порядке нанести вред здоровью населения. Согласно внесенным изменениям, пункты пропуска оснащаются дезинфекционными барьерами для автотранспорта

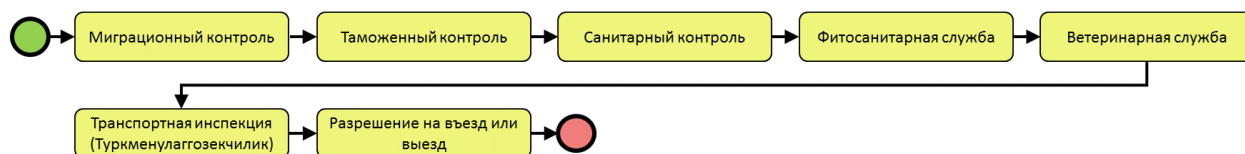
Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

и сооружениями, предназначенными для обеззараживания / дезинфекции автомобильного и железнодорожного транспорта.

В Туркменистане введена в действие система ASYCUDA, что упрощает стандартизацию бизнес-процессов, в том числе на границе.

В связи с отсутствием доступа к официальным источникам для оценки процедур была использована информация от перевозчиков, с которыми было проведено совещание фокус группы для уточнения процедур государственного контроля (см. Диаграмму 5 ниже).

Диаграмма 5: Процедуры контроля товаров на границах Туркменистана (согласно информации перевозчиков о КПП Фарап на границе с Узбекистаном)



Источник: Диаграмма создана автором с использованием единого языка моделирования (UML) и основана на информации, представленной перевозчиками.

* * * *

Результаты мониторинга, 2021 г.

- 3 февраля 2021 года Туркменистан присоединился к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур (пересмотренная Киотская конвенция) и 3 мая 2021 года Конвенция вступила в силу для Туркменистана;
- на период с 15 ноября 2020 года по 15 ноября 2021 года установлены сборы за транзит с иностранных владельцев грузовых прицепов;
- на автомобильных и железнодорожных пунктах пропуска, а также в международном морском порту Туркменбаши в минимально кратчайшие сроки были построены терминалы по дезинфекции;
- наблюдается активное продвижение системы «Единого окна для экспортно-импортных операций», совершенствование законодательства по внедрению цифровых технологий.
- изучаются возможности внедрения системы предварительного грузового декларирования (TIR-EPD).

vii. Узбекистан

В Узбекистане вопросы координации деятельности органов государственного контроля на пунктах пропуска и порядок проведения такого контроля регламентируется несколькими нормативно-правовыми актами, в том числе:

- Положением о пунктах пропуска через государственную границу Республики Узбекистан (утверждено постановлением Кабинета Министров от 28 марта 2016 года № 89);

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

- Положением о порядке проведения пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, фитосанитарного и ветеринарного контроля в пунктах пропуска через границу Республики Узбекистан лиц, транспортных средств и товаров (утверждено постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 18 ноября 2019 года №912 «О дальнейшем совершенствовании порядка организации пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, фитосанитарного и ветеринарного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Республики Узбекистан»);
- а также Положением о медицинском (санитарном) контроле в пунктах пропуска через государственную границу Республики Узбекистан (акт согласован со всеми ведомствами и зарегистрирован Министерством юстиции Республики Узбекистан от 22 мая 2000 г. Регистрационный номер 927).

Общие правила пересечения границы устанавливают, что для каждого конкретного пункта пропуска вводится технологическая схема пропуска через государственную границу. Принцип координации и взаимодействия определяется солидарной ответственностью таможенного органа и пограничного контроля за организацию взаимодействия органов государственного контроля в пунктах пропуска.

Установлено, что проведение контрольных процедур органами государственного надзора в отношении водителей, товаров и транспортных средств будет осуществляться через электронную таможенную информационную систему «единое окно», в которой регистрируются время въезда и выезда автотранспортного средства, а также фиксируется время проведения контрольных процедур каждым органом. При отсутствии электронной системы или техническом сбое используется Единый регистрационный лист, который заполняется при прохождении каждого этапа.

Положение о порядке проведения пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, фитосанитарного и ветеринарного контроля описывает последовательность действий каждого контролирующего органа с указанием временных рамок контроля. На пункте пропуска представлены пять служб, отвечающих за осуществление государственного контроля на границе (см. Таблицу 1 ниже).

Таблица 2: Виды и сроки проведения контроля на границе Узбекистана

	Вид осуществляемого контроля	Время завершения
1	санитарно-карантинный контроль (водитель проходит санитарный контроль)	3 минуты
2	пограничный контроль (проверяется наличие паспорта и документов, дающих право на пересечение границы)	4 минуты
3	таможенный контроль (водитель, товары и транспортные средства проходят таможенный контроль и оформление)	15 минут
4	фитосанитарный контроль (если перевозимые товары являются объектами фитосанитарного контроля, проводится фитосанитарный контроль)	4 минуты
5	ветеринарный контроль (если ввозимые товары являются объектами ветеринарного контроля, проводится ветеринарный контроль)	4 минуты

Источник: автор.

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

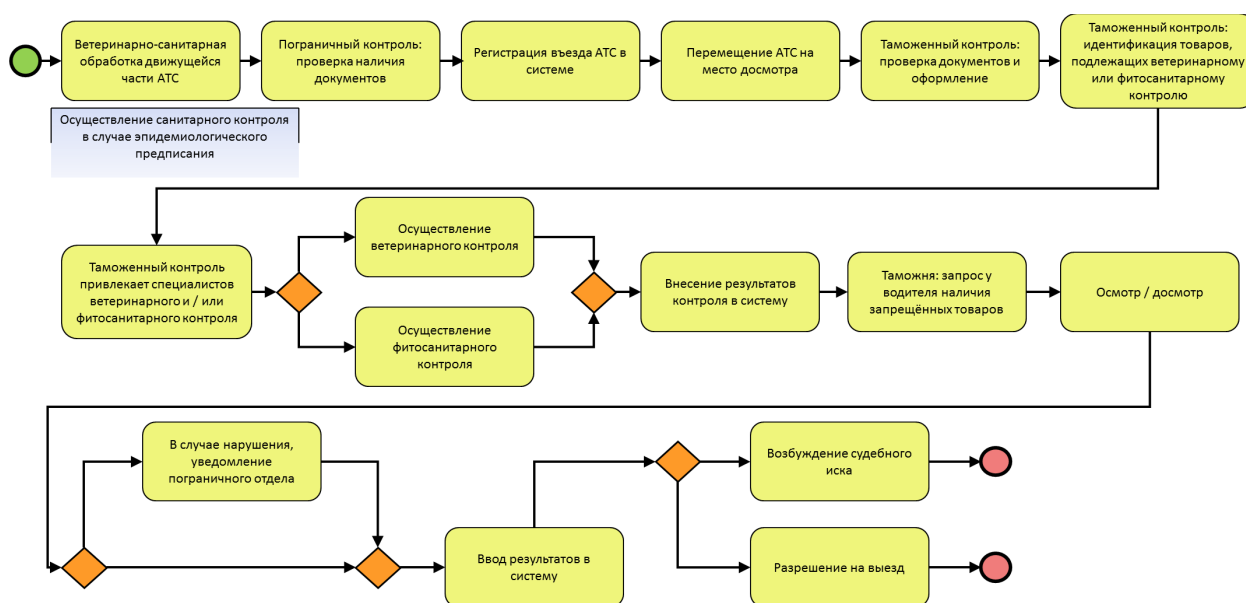
В целом предельное время нахождения транспортного средства в пунктах пропуска, в зависимости от его вида и технического состояния пропускного пункта, не может превышать 30 минут для грузовых автотранспортных средств.

В Положении также указано, в каких случаях время прохождения контрольных процедур может превышать установленные нормы. В частности, в случаях обнаружения правонарушения органами государственного контроля, осуществляющих деятельность на территории пропускного пункта, время прохождения контрольных процедур может превышать установленные нормы.

На основе установленных положений разработана блок-схема осуществления контроля (въезд в Узбекистан).

Детализация схемы контроля приведена в Диаграмме 6 ниже.

Диаграмма 6: Процедуры контроля товаров на границах Узбекистана



Источник: Диаграмма создана автором с использованием единого языка моделирования (UML) и основана на информации, представленной в официальных инструкциях по пересечению границы.

Правила пересечения границы определяют также и процедуры государственного экологического контроля, которые не нашли отражение в пунктах определяющих последовательность действий. Специалисты экологического контроля привлекаются при таможенном контроле транспортных средств и товаров.

В последовательности шагов осуществления государственного контроля автотранспортных средств не прописан медицинский (санитарный) осмотр, который содержится в приложениях и предусмотрен Положением о медицинском (санитарном) контроле в пунктах пропуска через государственную границу Республики Узбекистан.

В продолжение таможенных реформ был принят Указ Президента Республики Узбекистан от 5 июня 2020 года «О реформировании таможенного администрирования и совершенствовании

деятельности органов государственной таможенной службы Республики Узбекистан»¹⁴ (на момент подготовки отчёта).

Согласно данному решению, на Государственный таможенный комитет возлагаются дополнительные функции по координации деятельности органов санитарно-карантинного, фитосанитарного контроля и ветеринарного надзора в пунктах пропуска через государственную границу Республики Узбекистан, а также по применению ими мер нетарифного регулирования ВЭД.

Кроме того, в открытых источниках (на портале открытых данных РУ, на странице Государственного таможенного комитета РУ¹⁵) публикуется рейтинг КПП, исходя из временных показателей (анализ среднего времени, затраченного на таможенное оформление грузов и транспортных средств на приграничных таможенных постах).

* * * *

Результаты мониторинга, 2021 г.

- Принято постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 8 июля 2021 года № 428 «О внедрении системы мониторинга автотранспортных средств с применением электронных пломб при международных грузовых перевозках». Система предусматривает отслеживание товаров и транспортных средств позволяющей своевременно принимать меры по обеспечению качественного таможенного контроля транспортных средств, а также предотвращающая незаконный ввоз товаров на таможенную территорию Республики Узбекистан путем навешивания электронных пломб. В настоящее время идет процесс отбора организаций для участия в пилотном проекте
- Принят Указ Президента Республики Узбекистан об упрощении таможенных процедур и дальнейшем совершенствовании организационной структуры органов государственной таможенной службы, предусматривающий широкое внедрение передовых цифровых технологий при упрощении таможенных процедур, в частности:
 - Начиная с 1 декабря 2021 года на автомобильных пунктах пропуска ветеринарный и фитосанитарный контроль и оформление соответствующей документации на товары осуществляются посредством таможенной информационной системы «Единое окно» или интегрированных с ней информационных систем; задачи проверки;
 - Отменяется практика проставления печати и регистрации товарно-транспортных документов ветеринарными и фитосанитарными органами;
 - Внедряется практика предоплаты всех подлежащих уплате сборов на основе единого счета-фактуры до въезда транспортных средств в пограничный пункт;
- Создана автоматизированная информационная система (АИС) ГТК по ведению мониторинга сотрудничества Государственного таможенного комитета с другими министерствами и ведомствами. Целью создания данной автоматизированной

¹⁴ <https://lex.uz/pdfs/4844619>

¹⁵ <https://data.gov.uz/ru/sphere/authority/143>

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

системы является контроль за эффективностью использования данных в процессе создания «упрощенного таможенного коридора», применения предварительной информации в процессе таможенного оформления, а также ведение постоянного мониторинга за полнотой обмениваемых данных в системе.

4) Краткое резюме анализа

Гармонизация нормативных процедур. Обобщая имеющиеся данные по процедурам пограничного контроля в странах СПЕКА и принимая во внимание положения международных норм, в частности Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года, ситуация по гармонизации процедур пересечения границ в регионе СПЕКА выглядит следующим образом:

Координирующая роль на границе: согласно международной практике координирующую роль в налаживании координированного управления на границе осуществляют таможенные органы. В странах СПЕКА это положение отражается в стратегических документах, но не везде реализовано на практике.

Таблица 3: Координация между органами на границе

№	страна	координирующий орган
1.	Афганистан	
2.	Азербайджан	Ответственность за контроль пересечения границ Азербайджана осуществляется пограничными войсками. Полномочия государственного органа по механизму «единого окна» при досмотре товаров и транспортных средств на пунктах пропуска возлагаются на Государственный таможенный комитет Азербайджана, на который также возложены функции по ветеринарному, фитосанитарному, санитарному контролю, равно как и функции по проверке гигиенических и других сертификатов качества.
3.	Казахстан	Пограничная служба и таможенные органы в пределах своих полномочий выполняют функции контроля на границе.
4.	Кыргызстан	Пограничная служба и таможенные органы в пределах своих полномочий выполняют функции контроля на границе.
5.	Таджикистан	Пограничные войска отвечают за координацию на пунктах пропуска.
6.	Туркменистан	n/a
7.	Узбекистан	Пограничная служба во взаимодействии с таможенными органами. В пунктах пропуска таможенные органы координируют деятельность по санитарно-карантинному, фитосанитарному, ветеринарному и экологическому контролю

Источник: автор.

Состав инспекционного контроля на границе: Международные нормы рекомендуют, но не ограничивают, определённый состав инспекций на границе. Пограничный контроль в странах СПЕКА в целом соответствует предложенному списку, но по некоторым странам есть исключения. В частности, это введение экспортного контроля в Казахстане, который действует на контрольно-пропускных пунктах с Россией и Кыргызстаном.

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

Форма межведомственного сотрудничества: из предложенных форм сотрудничества (делегирующие полномочий или тесное сотрудничество отдельных служб) в регионе прослеживается тенденция к медленному развитию формата сотрудничества, основанного на делегировании полномочий.

Таблица 4: Делегирование полномочий на границе

№	Страна	Делегирование полномочий	Комментарии
1.	Афганистан	n/a	
2.	Азербайджан	да	фитосанитарный и ветеринарный контроль, регистрация АТС
3.	Казахстан	да	фитосанитарный и ветеринарный контроль
4.	Кыргызстан		весогабаритный контроль на некоторых внешних КПП. На КПП, где применяется электронная система (ЕАИС) таможенного оформления и контроля.
5.	Таджикистан	частично	только взимание платы за использование автомобильных дорог
6.	Туркменистан	нет	
7.	Узбекистан	да (пилот)	таможня обеспечивает контроль над документарным фитосанитарным и ветеринарным контролем

Источник: автор.

Временные показатели пограничного контроля: не все положения, регулирующие вопросы пересечения границ в странах региона, предусматривают сроки осуществления пограничного контроля.

Таблица 5: Временные показатели пограничного контроля

№	Страна	Сроки для осуществления контроля
1.	Афганистан	Нет информации
2.	Азербайджан	Нет информации
3.	Казахстан	Нет информации
4.	Кыргызстан	Максимальное время прохождения всех предусмотренных видов государственного контроля на ввоз/вывоз товаров не должно превышать одного часа
5.	Таджикистан	Любая процедура независимо от её сложности не могут длиться более одного часа (применимо ко всем контролирующим органам)
6.	Туркменистан	Нет информации
7.	Узбекистан	Время для АТС не должно превышать 30 минут

Совместный досмотр грузов: процедура совместного досмотра не применяется ни на одном пункте пропуска между странами СПЕКА. В то же время Азербайджан активно развивает совместный контроль на пограничном пункте пропуска «Красный мост» между Азербайджаном и Грузией. Была попытка применения совместного досмотра грузов на кыргызско-казахстанской границе в рамках подписанного в 2006 году Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Кыргызской Республики о совместном контроле на казахстанско-кыргызской государственной границе, которая не увенчалась успехом.

Доступ к информации: в вопросах пересечения границ доступ к информации **рассматривается** с точки зрения наличия информации о процедурах пересечения границы и возможности представления предварительной информации. В регионе СПЕКА предварительное информирование, за исключением отдельных стран (Таджикистана и Туркменистана) активно развивается. Существуют некоторые проблемы в сфере предварительного информирования, которые заключаются в том, что предварительная информация, полученная таможенными органами, не используется другими контролирующими органами; базы данных фитосанитарных служб, санитарно-эпидемиологических и таможенных не коррелируются между собой.

Последовательность пограничного контроля: не во всех странах в нормативных актах прописывается последовательность процедур контроля и временные рамки их проведения. В странах, где последовательность процедур прописана, существуют некоторые несоответствия по изложению.

Наличие официальных инструкций для должностных лиц, осуществляющих пограничный контроль: инструкции для должностных лиц, осуществляющих пограничный контроль, отсутствуют в открытом доступе.

II. ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ СТРАН СПЕКА

Уровень эффективности пограничного контроля оценивается по результатам проведенных в субрегионе исследований времени выпуска товаров согласно методологии ВТамО и других аналогичных исследований и опросов, затрагивающих вопросы пограничного контроля.

Необходимо отметить, что результаты всех исследований, которые проводились по различным методикам, совпадают и показывают существующие проблемы при пересечении границ.

Эти показатели актуализируют оценку многих экспертов, что сложившаяся ситуация не отвечает целям развития торговли и сотрудничества в регионе, поэтому назрела необходимость принятия решительных мер, с тем чтобы радикальным образом улучшить положение дел на границе.

Ниже представлены в деталях результаты ключевых исследований.

2.1 Исследование времени выпуска товаров ВТамО

Исследование времени выпуска товаров согласно методологии ВТамО активно продвигается в странах СПЕКА. На сегодняшний день такие исследования на постоянной основе проводятся в Таджикистане (2017,2020) и Кыргызстане (2018).

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

Узбекистан с 2021 года в рамках Глобальной программы содействия торговле (GTFP) SECO-WCO рассматривает возможность реализации обследования времени выпуска товаров (TRS).

Исследование времени выпуска необходимо для измерения времени, затрачиваемого таможенным органом и другими контролирующими органами на выпуск импортных, экспортных и транзитных товаров, а также выявления причин, вызвавших задержки.

Результаты проведенных исследований в Таджикистане и Кыргызстане свидетельствуют о незначительных улучшениях в процедурах пограничного контроля.

В частности:

А) В Таджикистане исследованием было охвачено 5 пунктов пропуска, а также 5 внутренних терминалов для таможенной очистки.

Результаты исследования показали, что общее время для импорта увеличилось, а для экспорта по сравнению с 2017 годом к 2020 значительно сократилось.

В целом время необходимое для оформления импорта, процедуры на ППГ увеличилось в среднем на 3 часа. В 2017 году общее время необходимое для импорта составляло в среднем 6 час 13 минут. На 2020 год этот показатель составил в среднем 9 часов 6 минут.

За это время производится паспортный контроль (11мин) взвешивание (30 мин), санитарно-эпидемиологический контроль (6 мин) фитосанитарный контроль (30 мин), процедура дезинфекции, транспортный контроль (16 мин), первичный и вторичный таможенный контроль (2 часа 18 мин). Ожидание таможенного сопровождения, занимает 57% от всего времени (в среднем 5 часов), мониторинг времени при этом ведётся с учётом полного перехода ППГ

Аналогичная картина наблюдается и для процедуры экспорта. По полученным данным, в сопоставлении с 2017 годом в ППГ отмечается значительное сокращение времени на прохождение процедур при оформлении экспорта: с 4 часов 43 минут в 2017 году до 1 часа 30 минут в 2020 году.

В) В Кыргызстане проведение исследования охватывало 3 пункта пропуска, а также соответствующие внутренние терминалы.

Процедуры на ППГ занимают 5 часов 18 минут, в то время как таможенный контроль занимает 4 часа 53 минуты, в среднем, по большей части, самый большой компонент, который занимает около 60% времени. Вторым наиболее трудоемким процессом по времени является фитосанитарный контроль, в среднем, 2 часа 17 минут, что составляет около 40% общего времени при осуществлении процедур на ППГ. Самый быстрый контроль – со стороны санитарно-эпидемиологической службы: 7 минут.

Общее время процедур оформления экспорта на ППГ - 2 часа (36%), из этого, один час 1 минута - время ожидания перед въездом на пункт пропуска.

Санитарно-эпидемиологический контроль занимает 6 минут, фитосанитарный контроль - 5 минут, ветеринарный контроль - 5 минут и транспортный контроль - 6 минут.

Тридцать шесть (36) минут проходит с момента подачи документов таможенным органам до фактического досмотра транспортного средства. Сам досмотр транспортного средства длится всего 6 минут, составление акта досмотра - 8 минут и выдача документов после подготовки акта досмотра - 20 минут. Среднее общее время таможенного контроля составляет 1 час 20 минут.

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

На основе информации, собранной в рамках ИВВ, были разработаны рекомендации по упрощению и оптимизации обработки и оформления коммерческих грузов приграничными службами.

2.2 Показатели ИМЭК (CAREC/ADB)

Оценка и отслеживание времени и затрат, связанных с перемещением товаров через границы по 6 коридорам ЦАРЭС, охватывающий 11 стран, в том числе страны СПЕКА: Афганистан, Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан осуществляется в рамках исследования ИМЭК.

Оценка ИМЭК включает: (i) время, затраченное на прохождение через пограничный пункт пропуска (ПП); (ii) затраты на прохождение через ПП; (iii) затраты на перевозку по участку коридора; (iv) скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС.

На сегодня доступны данные исследования за 2019 год. Данные нового исследования за 2020 год будут представлены к концу года 2021 года на одобрение АБР и только после одобрения будут официально опубликованы. Данные за 2021 года будут доступны в конце 2022 года.

Данные по ИМЭК, доступные за 2019 года, не учитывают изменения, связанные с пандемией, но в целом, дают представления о сложностях пересечения пунктов пропуска в странах, участвующих в Программе ЦАРЭС.

Ситуация по странам СПЕКА выглядит следующим образом:

- Афганистан: длительное прохождение границы, в том числе Ширхан Бандар.
- Казахстан: отмечались большие задержки, особенно в ПП Карасу, в основном из-за мер по борьбе с контрабандой, предпринятых в марте-апреле 2019 года.
- Кыргызстан: Данные ИМЭК показали лучшие общие результаты по сравнению с предыдущим годом, за исключением среднего времени пересечения границы. Инициативы по борьбе с контрабандой в ПП в Казахстане, нацеленные на кыргызские автотранспортные средства, перевозящие грузы из КНР, требовали проведения тщательного физического досмотра в ПП Карасу, что очень значительно увеличило время, требуемое для пересечения границы. Дополнительные физические проверки такого рода также привели к увеличению неофициальных платежей.
- Таджикистан: Средние затраты снизились в 2019 году, но все остальные показатели продемонстрировали менее обнадеживающую тенденцию. Пункт пропуска «Панджи Поён» оставался трудным ПП с точки зрения длительного времени ожидания для автотранспортных средств, въезжающих из Афганистана.
- Туркменистан: Данные ИМЭК продемонстрировали значительное ухудшение индикаторов для Туркменистана, с более высокими средними показателями времени и затрат на пересечение ПП и без значительного увеличения скорости. В ПП Сарахс и Фарап, которые обслуживают транзитные перевозки, негативное влияние оказали санкции США, введенные против Ирана в 2019 году, и данные по ним продолжали указывать на увеличение времени и затрат по сравнению с другими ПП в регионе.

- Узбекистан: В 2019 году наблюдались отклонения в показателях эффективности для автомобильных перевозок в Узбекистане. Хотя среднее время пересечения границы для автомобильных перевозок увеличилось. Средние затраты на прохождение через ПП увеличились для автомобильных ПП. С другой стороны, общие средние затраты на перевозку для автомобильного транспорта сократились. Показатели скорости для автомобильных перевозок остались прежними.

2.3 Мониторинг GIZ

Мониторинг экспорта скоропортящейся продукции по коридорам ЦА при поддержке GIZ проводится уже в третий раз. Мониторинг затрат, времени и документов, требуемых при экспорте скоропортящихся сельскохозяйственных грузов через страны Центральной Азии – это инструмент для оценки и отслеживания времени и затрат, связанных с перемещением товаров через границы основных транспортных потоков экспорта скоропортящейся продукции, охватывающий 3 участвующих страны: Кыргызскую Республику, Таджикистан и Узбекистан.

Мониторинг сфокусирован на экспорте однородной сельхозпродукции (был учтен опыт предыдущего исследования (продукция была разнородной: фрукты, лук) и по коридорам, исследованным в 2020 году, в целях сравнительной устойчивости и агрегированности показателей. Фиксация и замер продолжительности выполняемых действий и процедур осуществлена методом хронометража по маршрутам:

- 01.08.2021 Слива – Ошская область, Кыргызстан - г. Новосибирск, Россия
- 14.08.2021 Слива - Согдийская область, Таджикистан - г. Москва, Россия
- 20.08.2021 Слива – Наманганская область, Узбекистан-г. Красноярск, Россия

Данное исследование было сфокусировано в основном на процедуры и проверки, проведённые со стороны соответствующих органов при пересечении КПП. В ходе исследования были оценены следующие виды контроля на КПП:

- Пограничный контроль;
- Таможенный контроль
- Санитарно-эпидемиологический контроль;
- Транспортная инспекция/Регистрация АТС;
- Виза/иммиграция;
- Фитосанитарный контроль;
- Весогабаритный контроль;
- Эскорт/конвой;
- Проведение теста на COVID 19
- Разгрузка/погрузка

Анализируя проведённый мониторинг можно сделать выводы, что стоимость перевозки практически не изменилась в среднем 4000 \$, время в пути сократилось, что связано с отменой процедуры тестирования на COVID 19 и с ожиданием результатов тестов с 5 дней до 3 по коридору следования через Узбекистан. Однако АТС с кыргызской регистрацией при следовании через Казахстан затратило 7 дней, что идентично прошлогоднему показателю.

Временные показатели прохождения того или иного вида контроля не претерпели каких-либо изменений, за исключением, как было отмечено выше, ожидания результата ПЦР теста.

Мониторинг, проведенный в 2021 году, показал, что инфраструктурных изменений на анализируемых пунктах пропуска не наблюдается. Это связано прежде всего с ситуацией с

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

COVID, где финансовые средства по большей части направляются на обеспечение безопасности жизни и здоровья людей, а также продовольственной безопасности.

Опрос показывает, что основных инфраструктурных объектов, которые ускоряют прохождение грузов через контрольно-пропускные пункты нет. Это прежде всего: наличие досмотра СПС грузов; наличие выделенной полосы для СПС грузов и МДП; наличие «Зеленого коридора» для СПС грузов и т.д.

Практически на всех постах имеются ИДК (рентген сканеры). Но не везде они функционируют. В связи с решением стран ЦА о признании ПЦР тестов, проблема ожидания результатов тестов, взятых на пунктах пропуска, решилась сама собой. Только РУ тестирует водителей и всех граждан, пересекающих узбекскую границу, используя методику экспресс-тестирования, результаты которой готовятся в течение 20 минут. Данная процедура осуществляется на нейтральной стороне перед заездом на контрольно-пропускной пункт.

Остановки в пути следования по требованию ГАИ на территории Казахстана снизились в 2 раза и составляют 33% от всех остановок.

2.4 Исследование ИТС (Проект Ready4 Trade Central Asia) по процедурам пересечения границ некоторых видов товаров в странах Центральной Азии.

В 2020 году Проект ИТС «Read4 Trade Centra Asia» провело исследование внешнеторговых процедур, проведя опрос среди перевозчиков, экспедиторов и экспортеров.

Диаграмма 1. Наиболее сложные процессы.



В рамках данного исследования было выявлено, что самый высокий уровень барьеров, который влияет на таможенные процедуры – это длинные очереди на пунктах пропуска стран Центральной Азии, что негативно сказывается на временных показателях.

В исследовании подчеркнута проблема отсутствия четких временных параметров проведения осмотра груза. Отсутствует координация между таможенными органами соседних государств по вопросам закрытия границы, пересечения границы для транзита и т.д. Кроме того, отмечены проблемы отсутствия зеленых коридоров на пограничных переходах и ненадлежащее поведение таможенных органов и наличие неофициальных платежей. Недостаточно развита система электронных/ компьютеризированных процедур и поддержки специального оборудования, которое часто выходит из строя.

В целом исследование пришло к выводу, что качество процедур пересечения границы не претерпело заметного изменения к лучшему. А в период пандемии в большей степени усугубили торговлю.

III. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ГАРМОНИЗАЦИИ ПРОЦЕДУР ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ В СТРАНАХ СПЕКА

3.1 Статус реализации рекомендаций, предложенных в 2020 году

В целях налаживания межведомственного и межстранового сотрудничества в интересах гармонизации процедур пересечения границ на рассмотрение компетентных органов стран СПЕКА в 2020 году были предложены рекомендации.

В таблице 2. представлена информация по статусу реализации предложенных рекомендаций.

Таблица 6: Рекомендации 2020г.

Рекомендации по исследованию 2020 г.	Прогресс
1) Тестирование на COVID-19	
Организовать онлайн встречу компетентных органов стран СПЕКА по обсуждению проблем тестирования на COVID-19 в целях выработки механизма признания результатов забора тестов в странах СПЕКА, с учётом отмены обязательного забора тестов для водителей транзитных грузов	Страны стали признавать ПЦР тесты на COVID 19, действительные в течение 72 часов, для наземных пунктов пропуска. За исключением Узбекистана, где при пересечении наземной границе требуется сдача экспресс-теста
2) Зелёный коридор:	
Инициировать обсуждение с участием компетентных органов стран СПЕКА по согласованию и разработки упрощённых процедур для «зелёного коридора» СПЕКА в условиях пандемии, с учётом приоритетного пропуска через границу гуманитарных и скоропортящихся грузов в зависимости от направления движения (1-2 коридора), а также продвижения практики использования электронных очередей.	Отсутствует прогресс, рекомендации находятся на стадии обсуждения. Вопрос остаётся актуальным на сегодняшний день. В рамках двустороннего сотрудничества между таможенными органами ряда стран СПЕКА (Узбекистан, Таджикистан) совместно с РФ согласована процедура «зеленого коридора».
3) Согласование режима работы пунктов пропуска	
Согласование режима работы пунктов пропуска, с учетом координации закрытия пунктов пропуска с сопредельными странами и своевременного информировании перевозчиков.	Пункты пропуска не закрывались в одностороннем порядке. Вместе с тем необходимость в формализации вопроса согласования режима работы ПП существует
4) Создание регионального штаба по согласованию мер пограничного контроля:	
4.1 Сформировать региональный штаб по согласованию мер пограничного контроля в целях оперативного реагирования на проблемы, связанные с пересечением границ, импортом, экспортом и транзитом грузов в период кризисов. Функционирование регионального штаба будет определять и координировать деятельность пограничных ведомств по проверке физических лиц и таможенных структур по проверке АТС и водителей (во	Отсутствует прогресс, рекомендации находятся на стадии обсуждения. Целесообразность формирования такого регионального взаимодействия существует.

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

<p>всех странах региона. Правовое взаимодействие может быть организовано на базе подписания Меморандума о региональном межведомственном сотрудничестве в рамках уже назначенных органов, координирующих транзит.</p>	
<p>4.2 Предлагается проведение общих встреч Регионального штаба с участием бизнеса. Данный диалог позволит вести сфокусированную и предметную работу по устранению барьеров в межрегиональном сотрудничестве.</p>	<p>Отсутствует прогресс, рекомендации находятся на стадии обсуждения</p>
<p>5) Доступ к информации:</p>	
<p>Согласовать формирование механизма опубликования всей оперативной информации, связанной с функционированием контрольно-пропускных пунктов, а также применением дополнительных ограничительных мер, введённых правительствами стран СПЕКА, на сайтах таможенных органов, которые должны быть интегрированы друг с другом</p>	<p>Механизм координации и опубликования информации вынесен на обсуждение ответственных структур в странах. Организованы онлайн конференции по их обсуждению через региональные площадки.</p> <p>Предложения по созданию интеграционной платформы на существующих вебресурсах таможенных органов находятся на стадии реализации при поддержке ЕЭК ООН и Региональной программы GIZ TFCA.</p>
<p>6) Прозрачность технологических схем осуществления пограничного контроля:</p>	
<p>Инициировать встречу компетентных органов стран СПЕКА по обсуждению мер по обеспечению оптимизации и прозрачности процедур осуществления госконтроля на пунктах пропуска, с учётом распространения на официальных сайтах (таможенных органов) технологических схем осуществления пограничных процедур, опубликование инструкций для должных лиц осуществляющих пограничный контроль на контрольно-пропускных пунктах, а также гармонизации процедур, с учётом разработки типовой стандартизированной технологической схемы и процедур контроля на пунктах пропуска, в которых максимально точно будут отражены взаимодействие различных ведомств.</p>	<p>Отсутствует прогресс, рекомендации находятся на стадии обсуждения.</p> <p>Целесообразность проведения обсуждения вопроса об оптимизации пограничного контроля и выработки согласованной схемы осуществления пограничного контроля с учетом международной практики существует</p> <p>На различных ППГ применяются различные процедуры. Стандартные рабочие процедуры должны разрабатываться и осуществляться таким образом, чтобы приграничные процедуры были одинаковыми на всех пунктах в целях соответствия статье 10.7 СУПТ ВТО. Кроме того, при разработке Стандартных рабочих процедур мандат и функции каждого государственного органа на границе должны быть пересмотрены для обеспечения того, чтобы не было</p>

	дублирования, которое могло бы способствовать задержке выпуска товаров
7) Инфраструктура пунктов пропуска:	
<p>Необходимо выработать и согласовать эквивалентный уровень развития инфраструктуры пунктов пропуска, регламентированные типовые требования к обустройству и техническому оснащению пунктов пропуска через таможенную границу с учетом их специализации. Данные положения отмечены во многих международных нормах, но они не всегда подходят к существующей во многих странах инфраструктуре КПП. Географический рельеф нахождения КПП также влияет на процесс согласования инфраструктуры.</p>	<p>Отсутствует прогресс, рекомендации находятся на стадии обсуждения.</p> <p>Вместе с тем, в регионе есть прецеденты согласования требований по обустройству пунктов пропуска (на узбекско-казахстанской границе ПП «Яллама - Б. Конысбаева» и на узбекско-кыргызской границе ПП «Дустлик - Достук»). Но имеются еще ряд несогласованных вопросов</p>

3.2 Обновленные рекомендации

На базе информации по статусу реализации рекомендаций согласно раздела 3.1 и с учетом рекомендаций отчета «Влияние нетарифных мер, вызванных COVID-19, на структуру торговли стран СПЕКА» (См. приложение) рекомендации по улучшению пограничного контроля, предложенные по итогам анализа в 2020 году обновлены.

Обновление продиктовано усилением регионального сотрудничества в целях сохранения и развития конкурентных преимуществ коридоров СПЕКА несмотря на нестабильность и непредсказуемость ситуации в Афганистане, которая снижает конкурентоспособность Региона ЦА.

Предлагается вынести на обсуждение Рабочей группы СПЕКА следующие рекомендации:

- согласовать применение упрощённых процедур для «зелёного коридора» СПЕКА в условиях пандемии, с учётом приоритетного пропуска через границу гуманитарных и скоропортящихся грузов в зависимости от направления движения с учетом увязки существующих/согласованных процедур упрощенного порядка осуществления таможенных операций в рамках подписанных двухсторонних соглашений по зеленым коридорам
- сформировать региональный штаб по согласованию мер пограничного контроля в целях оперативного реагирования на проблемы, связанные с пересечением границ, импортом, экспортом и транзитом грузов в период кризисов.
- согласовать типовую стандартизованную технологическую схему и процедуры пограничного контроля с учетом требований Конвенции 1982 года и других международных норм.
- согласовать типовые требования по обустройству пунктов пропуска с учетом типовых схем осуществления пограничного контроля и создания условий для безопасности и быстрого прохождения грузов через границу.

- выработать в рамках создаваемого регионального штаба по согласованию мер пограничного контроля механизм постоянного взаимодействия органов санитарного надзора по вопросам координации применения защитных мер (признание результатов тестов, согласованное ведение карантинных мер и т.д.)
- в рамках реализации пилотного проекта по «созданию на существующих вебресурсах таможенных органов стран СПЕКА (за исключением Афганистана) интеграционной платформы по доступу к информации, связанной с вопросами пересечения границ» рассмотреть возможность интеграции информации о НТМ и другой, связанной с торговлей информации (интеграция торговых порталов и т.д.)
- Организация взаимодействия между таможенными, фитосанитарными и ветеринарными органами двух сопредельных стран на приграничных постах с целью обмена данными, в том числе – обмен и признание результатов работы ИДК, результатов взвешивания и т.п., недопущения к вывозу (в стране вывоза) грузов, запрещенных к ввозу (в стране ввоза) по карантинным, ветеринарным и иным требованиям, обмен списками товаров и типами требуемых документов; Обмен информацией между приграничными таможенными постами сопредельных государств в режиме реального времени о товарах и транспортных средствах, полученной от участников ВЭД при осуществлении таможенного контроля и оформления.

IV. ПРИЛОЖЕНИЯ

4.1 Предложения для разработки типовой схемы осуществления контроля на пунктах пропуска

Типовая схема осуществления контроля на пунктах пропуска должна предусматривать лучшие примеры из практики стран СПЕКА:

1. Делегирование таможенным органам полномочий других контролирующих органов с учётом налаживания межведомственного обмена данными, проверок на основе анализа рисков и принципа выборочности контроля:

Таблица 7: Возможные элементы типовой технологической схемы осуществления контроля на пунктах пропуска

Делегирование	Согласованное взаимодействие
<p>Делегирование таможенным органам функций осуществления:</p> <p>1) государственного фитосанитарного и ветеринарно-санитарного контроля, за исключением лабораторного контроля и лабораторной экспертизы,</p> <p>2) контроля весовых и габаритных параметров АТС,</p> <p>3) радиационного и экологического контроля.</p> <p>Соответственные органы вызываются только в случае установленного несоответствия на первой</p>	<p>Согласованное взаимодействие таможенных органов и пограничных подразделений при пограничном контроле и регистрации въезжающих и выезжающих из страны лиц и транспортных средств:</p> <ul style="list-style-type: none"> • для физических лиц — регистрация сотрудниками пограничных ведомств, • для лиц, сопровождающих АТС — регистрация со стороны таможенных органов с учётом внесения всех данных в единую интегрированную систему.

проверке.	
<p>Делегирование полномочий таможенным органам развивается в регионе в различной степени в различных странах и есть понимание сущности этой меры в интересах сокращения времени на прохождение контроля.</p> <p>Эти меры, в свою очередь, повлекут за собой усиление программ повышения квалификации таможенных инспекторов на пунктах пропуска.</p>	<p>Необходимо проанализировать законодательство о государственной границе стран СПЕКА в целях его гармонизации и внедрения современных инструментов межведомственного сотрудничества с учётом взаимодействия при чрезвычайных ситуациях (таких как COVID-19).</p>

2. Усиление медико-санитарного контроля въезжающих и выезжающих из страны лиц. В вопросах налаживания последовательности осуществления контроля целесообразно использовать и внедрить повсеместно по всему региону практику стран, выдвигающих медико-санитарный контроль на первый план

Предусмотреть в схемах потребности единого санитарного надзора в условиях пандемий, т.е. единый подход позволит сопредельным странам предусмотреть совместные медико-санитарные меры.

3. Применение и признание международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС) (статья 2 к Приложению 8 к Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 г.). Одним из серьёзных барьеров, с которыми сталкиваются водители, осуществляющие международные автомобильные перевозки, является система многократных взвешиваний автопоездов как при пересечении границы, так и на территории стран СПЕКА. МВСТС облегчит их задачи.

4.2 Ситуация на пунктах пропуска в период пандемии COVID-19

Анализ ситуации на границах в 2020 году в связи с распространением COVID-19 выявил следующий круг проблем:

- В регионе прослеживается практика одностороннего закрытия пунктов пропуска, без согласования с сопредельной стороной и оперативного информирования об этом участников процесса перевозок. Во многих случаях эта несогласованность приводила к изменению маршрута, а также к его удлинению, равно как и к удорожанию стоимости перевозки.
- Забор тестов у водителей следующих в транзитном направлении для всех видов грузов привел к большим очередям, хотя некоторые расстояния, к примеру от границы Узбекистана «Яллама» и границы Таджикистана «Фоттехобод», составляют чуть более 100 км, где формирование каравана под согласованным сопровождением помогло бы избежать задержек, которые затягивались до 5 дней.
- В регионе сложилась практика непризнания многих внешнеторговых документов (сертификатов). Уполномоченные органы стран СПЕКА до сих пор не смогли согласовать и предусмотреть механизм признания тестов, что также упростило бы пересечение границ. В частности, такая практика установилась и в признании тестов на COVID-19 и привела к тому, что результаты тестов на для перевозчиков не признавались другими странами.
- Как показала практика, социально значимые грузы, а также свежая сельскохозяйственная продукция, простаивали в очередях на общих основаниях,

даже несмотря на то, что большая часть стран СПЕКА признают международные нормы о приоритетности пропуска скоропортящейся продукции. Не был предусмотрен механизм «зелёного коридора» для такого рода грузов.

- Из-за несогласованности и непроработанности процедур тестирования между странами наблюдались случаи, когда при выявлении положительного теста у водителя при въезде на сопредельную территорию происходила замена водителя на местного. Водитель, который пересёк границу государства не мог вернуться обратно, так как был введён запрет на пересечение границы физическими лицами.
- Не хватало оперативных мер по согласованию процедур принятия решений со стороны сопредельных ведомств, что также подтверждает слабое межведомственное сотрудничество. Оперативные штабы, созданные в каждом государстве, не имели механизма взаимодействия и все принятые меры носили локальные внутрисоветские запреты и ограничения. При возникновении какой-либо ситуации при транзите, водители вынуждены сами искать решения.
- Одним из источников административного барьера на пути международных автоперевозок является требование об обязательном страховании ответственности владельцев транспортных средств в национальных страховых организациях. Как известно автомобиль является источником повышенной опасности и его владелец должен нести ответственность за ущерб, причиненный здоровью и имуществу лиц, пострадавших в ДТП, даже если в этом нет его личной вины. Решением этой проблемы могло бы стать создание региональной, функционирующей в рамках региона СПЕКА, системы страхования.

Более подробную информацию о нетарифных мерах в странах СПЕКА можно найти в документе ЕЭК ООН "Влияние нетарифных мер, вызванных COVID-19, на структуру торговли стран СПЕКА: Данные проведенного ЕЭК ООН опроса компаний-экспедиторов", ноябрь 2020 года.

4.3 Рекомендации отчета «Влияние нетарифных мер, вызванных COVID-19, на структуру торговли стран СПЕКА. Данные проведенного ЕЭК ООН опроса компаний-экспедиторов» от ноября 2020г.

В ноября 2020 года был проведен анализ нетарифных мер (НТМ), применяемых странами СПЕКА на основе проведенного опроса экспедиторов.

Анализ показывает, что НТМ не использовались в полной мере из-за ограниченного применения мер по упрощению процедур торговли. Это не только усугубило последствия пандемии, но и еще больше подорвало региональную интеграцию.

В таблице 3 представлены рекомендации для стран СПЕКА, направленные на укрепление региональной интеграции после пандемии COVID-19.

Таблица 8: Рекомендации Отчета 2020г.

Срочные меры		
<p>Сфера: Прозрачность</p>	<p>Проблема: Публикуемая информация о НТМ фрагментирована, а онлайн-ресурсы не актуальны</p>	<p>Рекомендации: Деловое сообщество должно иметь доступ, желательно в одном месте, к исчерпывающей информации об особых мерах по сдерживанию распространения COVID-19, в том числе мерах, применяемых на границе и связанных с ними процедурах; о существующих НТМ и связанных с ними административных процедурах; о соответствующих изменениях законодательства, постановлений, сборов и форм; и о вступлении таких изменений в силу. Веб-сайты таможенных органов должны быть полностью обновлены и предоставлять исчерпывающую информацию на других языках (русском и английском), чтобы страны СПЕКА и их партнеры могли быть в курсе применяемых правил. Необходимо рассмотреть возможность создания региональной онлайн-платформы для обмена информацией о НТМ. Информация может быть предоставлена экспедиторам (например, посредством уведомлений по электронной почте) и опубликована в Интернете на официальных веб-сайтах таможенных органов.</p>
<p>Сфера: Внешнеторговые документы</p>	<p>Проблема: Сложно получить разрешение на перевозку</p>	<p>Рекомендации: Необходимо пересмотреть действующие системы выдачи разрешений. Правительствам стран СПЕКА необходимо внедрить гибкие системы, в соответствии с которыми разрешения будут выдаваться на основе фактических грузовых перевозок экспедиторов (объема и направлений) в соответствии с оптимизированными административными процедурами.</p>
	<p>Проблема: Сложно получить разрешения на ввоз и вывоз медицинских изделий</p>	<p>Рекомендации: Необходимо упростить процедуры выдачи разрешений на импорт и экспорт медицинских изделий и опубликовать подробную информацию о процедуре подачи заявок на получение таких разрешений.</p>
	<p>Проблема: Афганские экспедиторы испытывают трудности с получением виз</p>	<p>Рекомендации: Необходимо изучить возможность упрощения процесса выдачи виз афганским экспедиторам по согласованию с правительством Афганистана.</p>
	<p>Проблема: Повторные испытания продукции</p>	<p>Рекомендации: Приоритетом должна стать реализации существующих соглашений о взаимном признании результатов оценки соответствия</p>

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

	Проблема: Излишние документальные требования	Рекомендации: Контракты экспедиторов с их работодателями не содержат информации, относящейся к перевозке грузов.
Тестирование на COVID-19	Проблема: Обременительная процедура тестирования на COVID-19	Рекомендации: Необходимо разработать общий подход к координации проверок состояния здоровья на пунктах пропуска через границу и упрощению взаимного признания результатов тестов на COVID-19
Сфера: Контроль скоропортящихся грузов на границе	Проблема: Контроль на границе осложняется ввиду чрезмерного физического досмотра грузов	Рекомендации: Необходимо создать зеленый коридор, чтобы упростить перемещение скоропортящихся товаров во время пандемии.
Сфера: Экспедиторская отрасль	Проблема: Экспедиторские компании изо всех сил стараются продолжать деятельность	Рекомендации: Необходимо создать национальные механизмы кредитования с целью поддержки экспедиторов и опубликовать подробную информацию о процедуре подачи заявок.
	Проблема: Экспедиторы не обладают опытом управления рисками в условиях стихийных бедствий	Рекомендации: Приоритетом должно стать приобретение национальными и региональными ассоциациями экспедиторов необходимых экспертных знаний, а также обеспечение таких ассоциаций ресурсами для расширения спектра предоставляемых услуг. Это включает: <ul style="list-style-type: none"> – Рекомендации и практические ресурсы (например, тематические исследования и пояснительные материалы), помогающие экспедиторам в сфере автомобильных и железнодорожных перевозок адаптироваться к пандемии COVID-19 Консультации, призванные помочь экспедиторам лучше ориентироваться в сложном правовом поле, в котором приходится функционировать экспедиторской отрасли.
Структурные меры		
Сфера: Внешнеторговые документы	Проблема: Внешнеторговые документы оформляются в бумажном виде	Рекомендации: Страны СПЕКА, которые продолжают использовать бумажные документы, должны уделить приоритетное внимание переходу на безбумажные торговые системы в соответствии с рекомендациями Центра ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН).

<p style="text-align: center;">Сфера: Трансграничная торговля</p>	<p>Проблема: Пункты пропуска не имеют надлежащих условий для обеспечения беспрепятственного движения грузов.</p>	<p>Рекомендации: В ходе мероприятий в области развития, большая часть которых предусмотрена национальными планами и региональными инициативами, среди прочего, необходимо уделять приоритетное внимание следующим вопросам:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Уменьшение заторов и очередей за счет предоставления достаточного пространства и помещений для проверки транспортных средств и товаров. – Улучшение организации дорожного движения за счет выделения отдельных полос движения для грузовых автомобилей, автобусов и легковых автомобилей. – Организация общих помещений или совместное размещение офисов контрольных органов, при этом последовательность процедур должна быть выстроена логически от одного органа к другому. – Внедрение оборудования для неинтрузивного контроля, как одного из способов снижения потребности в проведении физического досмотра грузов. – Установка холодильного оборудования для скоропортящихся грузов. – Предоставление надлежащих служебных помещений для органов, осуществляющих контроль на границе. <p>Организация ночных стоянок для коммерческих транспортных средств на дорогах, ведущих к пункту пропуска.</p>
<p style="text-align: center;">Сфера: Транзитная торговля</p>	<p>Проблема: Отсутствие общей нормативной основы для регулирования транзитной торговли</p>	<p>Рекомендации: Необходимо заключить региональное соглашение о транзитных перевозках, которое бы охватывало различные аспекты транзитной торговли. Это такие аспекты как таможенные гарантии на грузовые автомобили, доступ на рынок (квоты, разрешения), визы для водителей, водительские удостоверения, время работы водителей, документация на груз и транспорт, условия перевозки (температурные, санитарные), технические требования к автомобилям, а также вес и нагрузки на ось. Соглашением должна быть предусмотрена система апелляций по таможенным вопросам на основе Пересмотренной Киотской конвенции, а также механизм урегулирования споров.</p>

Обзор «Гармонизация процедур пересечения границ в странах СПЕКА» (обновленная версия)

<p>Сфера: Развитие транспорта</p>	<p>Проблема: Отсутствие сетей автомобильных и железных дорог надлежащего уровня</p>	<p>Рекомендации: Необходимо уделить приоритетное внимание реализации планов по развитию транспорта, принятых в рамках существующих региональных инициатив, включая программу Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) и транспортный коридор «Европа-Кавказ-Азия» (ТРАСЕКА). Уделить приоритетное внимание реализации транспортных конвенций и протоколов ЕЭК ООН, поскольку они содержат международно-признанные принципы, передовой опыт и требования для обеспечения безопасности дорожного движения, содействия трансграничной торговле и транзиту.</p>
<p>Сфера: Инфраструктура в области качества</p>	<p>Проблема: Отсутствие надлежащих органов по оценке соответствия (испытательных лабораторий и органов по сертификации продукции), а также недостаточно развитые системы надзора за рынком.</p>	<p>Рекомендации: Уделить приоритетное внимание решению проблемы дефицита потенциала в области оценки соответствия и надзора за рынком на национальном уровне путем приведения этих систем в соответствие с международными стандартами и нормативными требованиями. Это важно для реализации существующих соглашений о взаимном признании результатов оценки соответствия.</p>
<p>Сфера: Внедрение и управление</p>	<p>Проблема: Для надлежащего управления НТМ необходима более активная координация между странами СПЕКА</p>	<p>Рекомендации: Управляющая структура СПЕКА предлагает практический механизм региональной координации:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Рабочая группа СПЕКА по торговле, которая может включить результаты анализа в официальные рабочие документы. – Руководящий совет СПЕКА может принимать решения о последующей работе, включая подготовку плана действий по выполнению рекомендаций.