



ЭКСПРЕСС-ИССЛЕДОВАНИЕ:

Мониторинг затрат, времени и документов, требуемых при экспорте скоропортящихся сельскохозяйственных грузов через страны Центральной Азии.



Сентябрь 2020

Данное экспресс исследование проведено при финансовой поддержке **Европейского Союза** и Австрийского Агентства Развития в рамках проекта “Региональная интеграция и наращивание потенциала для повышения конкурентоспособности ММСП в агробизнесе и содействие торговле в Центральной Азии – CANDY V” при финансовой поддержке пятой фазы программы Европейского Союза “Центральная Азия Инвест”, с участием Регионального проекта Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH «Упрощение процедур торговли в Центральной Азии». Содержание материала является предметом ответственности **Hilfswerk International** и **СПКТ** – “Союз Профессиональных консультантов Таджикистана” и не отражает точку зрения **Европейского Союза** и Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Отказ от ответственности

Цель публикации исследования - сделать идеи и анализ доступными для более широкой аудитории, а также для информационного обеспечения и содействия общественным обсуждениям. Толкования, выводы и заключения, изложенные в настоящем документе, полностью принадлежат авторам. Они не обязательно отражают точку зрения Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) или других организаций-организаторов. Представленная информация не содержит никаких гарантий. GIZ не гарантирует точность данных, включенных в эту публикацию, и не несет ответственности за любые последствия их использования.



Hilfswerk International – одна из ведущих австрийских некоммерческих организаций, занимающихся сотрудничеством в области развития и гуманитарной помощи. Все наши мероприятия разрабатываются с учётом принципа устойчивого развития и универсальных прав человека. Организация действует в Центральной Азии с 2001.

Данный проект является частью программы **Hilfswerk International** по интеграции стран **Центральной Азии** в глобальную экономику.



Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH является федеральной компанией Германии, действующей в 120 странах мира. GIZ оказывает поддержку Правительству Федеративной Республики Германия в реализации его целей в сфере международного сотрудничества в целях содействия устойчивому развитию. Кроме этого, GIZ активно участвует в международной образовательно-просветительской работе, а также помогает людям и обществам улучшать собственные перспективы и условия жизни.

Региональный проект GIZ «Упрощение процедур торговли в Центральной Азии» реализуется в Казахстане, Кыргызстане, Таджикистане и Узбекистане по поручению Федерального Министерства Экономического Сотрудничества и Развития Германии (BMZ). Основная цель проекта заключается в улучшении мер по упрощению процедур торговли в регионе путем предоставления консалтинговой поддержки для того, чтобы ускорить процедуры контроля грузов на границе и при транзите, а также сделать их более эффективными и прозрачными. Проект реализуется в сотрудничестве с национальными министерствами, отвечающими за торговую политику, таможенными службами и другими ведомствами, осуществляющими контроль на границе, а также бизнес-ассоциациями.



СОЮЗ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ КОНСУЛЬТАНТОВ ТАДЖИКИСТАНА (СПКТ) – некоммерческая организация, объединяющая профессиональных консультантов, в целях повышения эффективности и результативности консалтинговых услуг, повышения уровня профессионального развития консультантов и обеспечения качественных услуг государственным органам, общественным объединениям, бизнесу и обществу в целом. СПКТ был образован в 2010 году. Имеет опыт работы в вопросах, касающихся: разработки реформ экономического развития, используя и внедряя лучшую международную практику; проведения правового анализа документов, подготовки правовых заключений, выработки рекомендаций и разработки нормативных правовых актов во многих сферах экономики; мониторинга законодательства и отслеживания изменений в нормативной базе Республики Таджикистан; фасилитации деятельности рабочих групп по совершенствованию законодательства Республики Таджикистан в области бизнес среды, инвестиционного климата и развития частного сектора, а также упрощения процедур торговли и лоббирования интересов частного сектора.

Содержание

Содержание.....	3
Аббревиатуры и сокращения.....	4
1. Введение	5
1.1 Методология.....	6
2. Контрольно-пропускные пункты (КПП).....	8
2.1 Таджикистан.....	9
2.2. Узбекистан.....	9
2.3. Кыргызстан	9
2.4. Казахстан.....	9
2.5 Россия.....	10
3. Инфраструктура таможенных постов	11
3.1. Таджикистан	11
3.2. Узбекистан.....	12
3.3. Кыргызстан	12
3.4. Казахстан.....	12
3.5. Россия.....	13
4. Затраты в пути и остановки	13
4.1. Узбекистан.....	14
4.2. Казахстан.....	14
4.3. Россия.....	14
5. Необходимые документы для экспорта.....	17
5.1. Реформы, проводимые для упрощения процедур торговли.	17
6. Выводы и рекомендации.....	22
6.1 Гармонизация нормативных процедур	23
Приложение 1.....	26
Приложение 2.....	31

Аббревиатуры и сокращения

ВТамО	Всемирная таможенная организация
ВТО	Всемирная торговая организация
ВЭД	Внешнеэкономическая деятельность
ГАИ	Государственная автомобильная инспекция
ГАТТ	Генеральное соглашение по тарифам и торговле.
ЕАЭС	Евразийский экономический союз
КПП	Контрольно-пропускные пункты
МДП	Международные дорожные перевозки
МСХПП	Министерство сельского хозяйства и пищевой промышленности
НКУПТ	Национальный комитет по упрощению процедур торговли
СУПТ	Соглашение об упрощении процедур торговли.
США	Соединённые Штаты Америки
ЦАРЭС	Центрально-Азиатское Региональное Экономическое Сотрудничество
ШОС	Шанхайская организация сотрудничества
ЮНКТАД	Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД)
БПО	Бизнес посреднические организации
СПС	Скоропортящаяся продукция
АТС	Автотранспортное средство

1. Введение

Сельскохозяйственное производство и пищевая промышленность являются ключевыми отраслями в Центральной Азии и служат для региона крупными источниками экспортных доходов. Страны Центральной Азии не имеют выхода к морю и без доступа к морским портам находятся в невыгодном положении. Страны, не имеющие выхода к морю имеют высокие транспортные расходы. Отсутствие налаженного эффективного механизма на контрольно-пропускных пунктах на границе, и слаборазвитая инфраструктура приводят к транспортным задержкам, которые в свою очередь увеличивают торговые издержки.

Страны Центральной Азии в целях повышения конкурентоспособности производимой в регионе сельхозпродукции, активно продвигают международные стандарты качества и безопасности, реализуют мероприятия, направленные на диверсификацию и поиск новых рынков сбыта сельхозпродукции, как на национальном уровне, так и на уровне Центральной Азии. Но, несмотря на достигнутые результаты, региональная продукция все еще неконкурентоспособна на внешних рынках.

На конкурентоспособность продукции помимо проблем поддержания качества производства все больше влияют проблемы, которые возникают при транспортировке продукции.

Результаты многих исследований свидетельствуют, что в регионе ЦА сложные процедуры прохождения границ, не отлажены в полной мере механизмы транспортировки скоропортящейся продукции/ сельхозпродукции.

Экспортеры сельхозпродукции и перевозчики из-за субъективных факторов зачастую не поднимают проблемы, а решают возникающие проблемы на месте неофициальными платежами (Проведенный хронометраж экспорта с/х продукции при поддержке GIZ в 2017г.)

Наблюдается слабое вовлечение БПО в диалог с контролирующими органами в странах.

Недостаток актуальной информации о внешней торговле, в том числе об уровне развития транспортных коридоров и существующих маршрутах снижает степень вовлеченности БПО в решение проблем, с которыми экспортеры сельхозпродукции сталкиваются при пересечении границ.

Настоящий документ подготовлен в рамках Проекта «Региональная интеграция и наращивание потенциала для повышения конкурентоспособности ММСП в агробизнесе и содействие торговле в Центральной Азии - CANDY V», финансируемого Европейским Союзом совместно с Программой GIZ «Упрощение процедур торговли в Центральной Азии»

В рамках реализации проекта по мониторингу транзитных коридоров по доставке СПС продукции был произведен обзор и изучение существующих анализов, документаций, отчетов, соответствующих нормативно правовых документов, анализ разработанного набора вопросников (Приложение 1 и Приложение 2.), ориентированных на различных участников ВЭД, таких как водители грузовиков, которые непосредственно доставляют груз и могут предоставить более детальную и достоверную информацию, указать проблемы возникающие во время перевозки, пересечения границ вплоть до пункта назначения груза и экспортеры СПС продукции, которые оформляют груз и взаимодействуют со всеми соответствующими органами регулирующими экспорт, и которые также могут предоставить информацию относительно перечня необходимых документов для экспорта и время получения данных документов.

Основная цель данной работы заключается в поддержке Партнерства по транспорту и логистике в Центральной Азии в организации автопробега АТС с СПС грузом по маршрутам Таджикистан-Узбекистан-Казахстан-Россия, Узбекистан – Казахстан - Россия и Кыргызстан-Казахстан-Россия. Данный автопробег предоставил информацию относительно процедур, фактически применяемых (де-факто) в пунктах пересечения границы (КПП), определив препятствия, барьеры и проблемы при перевозке СПС грузов и представления рекомендаций по устранению соответствующих барьеров.

В данной работе представлена информация относительно мониторинга затрат, времени и документов, требуемых при экспорте скоропортящихся сельскохозяйственных грузов (СПС) из стран Центральной Азии (Таджикистан, Узбекистан, Кыргызстан,) далее ЦА по маршрутам Таджикистан-Узбекистан-Казахстан-Россия, Кыргызстан-Казахстан-Россия и Узбекистан-Казахстан-Россия.

Исследование сфокусировано на экспорте сельхозпродукции. Фиксация и замер продолжительности выполняемых действий и процедур осуществлены методом хронометража по маршрутам:

- 30.06.2020 Персики нектарины – Ошская область, Кыргызстан - г. Новосибирск, Россия
- 10.07.2020 Абрикос, черешня-Наманганская область, Узбекистан-г. Красноярск, Россия
- 14.07.2020 Лук репчатый – Согдийская область, Таджикистан- г. Москва, Россия

Скоропортящиеся товары (СПС) – это товары растительного или животного происхождения, отличающиеся небольшим сроком годности или определенными условиями хранения и транспортировки. К скоропортящимся товарам относятся:

- Молоко и молочные продукты;
- Мясо и мясопродукты;
- Рыбу и морепродукты;
- Овощи и фрукты;
- Напитки и соки;
- Кондитерские изделия;
- Ягоды;
- Зелень;
- Яйца;
- А также живые растения, саженцы и цветы.

Данное исследование включает в себя информацию относительно мониторинга затрат, времени и документов, требуемых при экспорте овощей и фруктов.

Структура отчёта составлена следующим образом:

- Глава 1 состоит из введения, где коротко описывается структура отчёта и информация о используемой методологии;
- Глава 2 представляет информацию о приграничных процедурах на контрольно- пропускных пунктах (КПП)
- Информация об инфраструктуре на контрольно-пропускных пунктах отражена в главе 3
- Глава 4 включает в себя информацию о затратах и остановках АТС в пути.
- Глава 5 содержит полученную информация относительно необходимых документов, требуемых для оформления экспорта и транзита грузов
- Глава 6 завершает отчёт и включает в себя выводы и рекомендации.
- Приложения 1 форма вопросника
- Приложения 2 форма вопросника

1.1 Методология

Данное исследование включает в себя обзор и изучение существующих анализов, документаций, отчётов, нормативно правовых документов, анализ разработанного набора вопросников (Приложение 1 и Приложение 2.), ориентированных на различных участников внешнеэкономической деятельности таких как водители грузовиков, которые непосредственно доставляют груз и могут предоставить более детальную и достоверную информацию и указать проблемы возникавшие во время перевозки, пересечения границ вплоть до пункта назначения груза и экспортеры сельскохозяйственных товаров, которые оформляют груз и взаимодействуют со всеми соответствующими органами регулирующими экспорт, которые также могут предоставить информацию относительно перечня необходимых документов для экспорта. Для более детального

выявления существующих препятствий были проведены индивидуальные интервью как с водителями АТС, так и с экспортёрами СПС грузов.

В рамках реализации проекта были проведены переговоры с национальными координаторами Партнерства по транспорту и логистике в ЦА относительно оказания содействия в поиске транспортных компаний, осуществляющих доставку СПС грузов. Основная цель данной работы заключается в поддержке Партнерства по транспорту и логистике в Центральной Азии в организации автопробега АТС с СПС грузом.

Цель экспресс-исследования - получить общее представление о затратах и времени, затрачиваемых на транспортировку скоропортящейся сельскохозяйственной продукции, фактически применяемых (де-факто) процедурах в пунктах пересечения границы (КПП), определив препятствия, барьеры и проблемы при перевозке СПС грузов и представления рекомендаций по устранению соответствующих барьеров.

Результаты этого экспресс-исследования основаны на обзоре существующих исследований, соответствующих нормативно-правовых документов, а также на анализе первичных данных, собранных Партнерством по транспорту и логистике в Центральной Азии и предоставленных проекту в исследовательских целях.

Первичные данные включают заполненные вопросники (Приложения 1 и 2) и интервью, которые проводились с участниками внешнеэкономической деятельности, прежде всего с водителями грузовиков, которые непосредственно доставляют груз и могут предоставить более детальную и достоверную информацию, указать проблемы, возникающие во время перевозки, пересечения границ вплоть до пункта назначения груза. В опросе и интервью принял участие один водитель на каждом исследуемом маршруте. Всего было выбрано три водителя с использованием детерминированного метода выборки. Для более детального выявления существующих препятствий были также проведены индивидуальные интервью как с водителями АТС, так и с экспортёрами СПС грузов. [Если известно количество проведенных интервью, можно указать эту цифру здесь]

Собранные данные позволили провести количественные и качественные исследования, в частности, представить описательную статистику и структурный (качественный) контент-анализ.

Вопросники и интервью сфокусированы на измерении времени и затрат, затрачиваемых на транспортировку скоропортящейся сельскохозяйственной продукции по следующим маршрутам:

- 30.06.2020 Персики нектарины – Ошская область, Кыргызстан - г. Новосибирск, Россия
- 10.07.2020 Абрикос, черешня-Наманганская область, Узбекистан-г. Красноярск, Россия
- 14.07.2020 Лук репчатый – Согдийская область, Таджикистан- г. Москва, Россия

Выбор маршрутов был обусловлен их важностью в качестве экспортных коридоров для сельскохозяйственных продуктов Центральной Азии.

В рамках реализации проекта были проведены переговоры с национальными координаторами Партнерства по транспорту и логистике в ЦА относительно оказания содействия в поиске транспортных компаний, осуществляющих доставку СПС грузов. Основная цель данной работы заключается в поддержке Партнерства по транспорту и логистике в Центральной Азии в организации автопробега АТС с СПС грузом.

2. Контрольно-пропускные пункты (КПП)

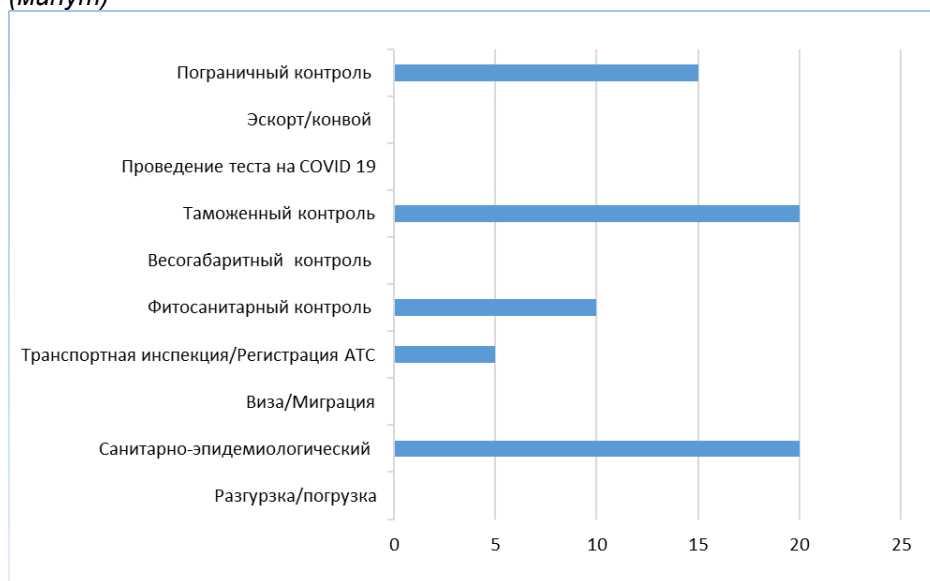
Общий уровень региональной торговли связан с вопросами таможенной обработки грузов, общих принципах контроля на границе, очистки и транзита. Скоординированный контроль ведомств и эффективные процедуры контроля на границе позволяют интегрировать национальную экономику с глобальными цепями поставок и способствуют улучшению торгово-экономического роста стран ЦА. Данное исследование было сфокусировано в основном на процедурах и проверках, проводимые 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

В период пандемии COVID-19 у водителей АТС начали возникать трудности с пересечением границ и водителям несколько дней приходилось ждать на границе результатов тестирования на COVID-19. Во время проведения данного исследования пандемия COVID-19 ещё распространяется в ЦА и некоторые страны ЦА все ещё запрашивают у водителей результаты тестов на COVID-19 при пересечении КПП. Вопрос тестирования на COVID-19 также был включён в перечень приграничных процедур и ожидается, что после завершения пандемии COVID-19 страны ЦА отменят требование тестирования на COVID-19.

2.1 Таджикистан

Диаграмма 1. Временные затраты на прохождение пограничных процедур на КПП «Фотехобод», (минут)



В ходе исследования было выявлено, что на КПП «Фотехобод» санитарно-эпидемиологический и таможенный контроль составили по 20 минут.

2.2. Узбекистан

Диаграмма 2. Временные затраты на прохождения пограничных процедур на КПП «Ойбек», «Сырдарья», «Навои»(мин)

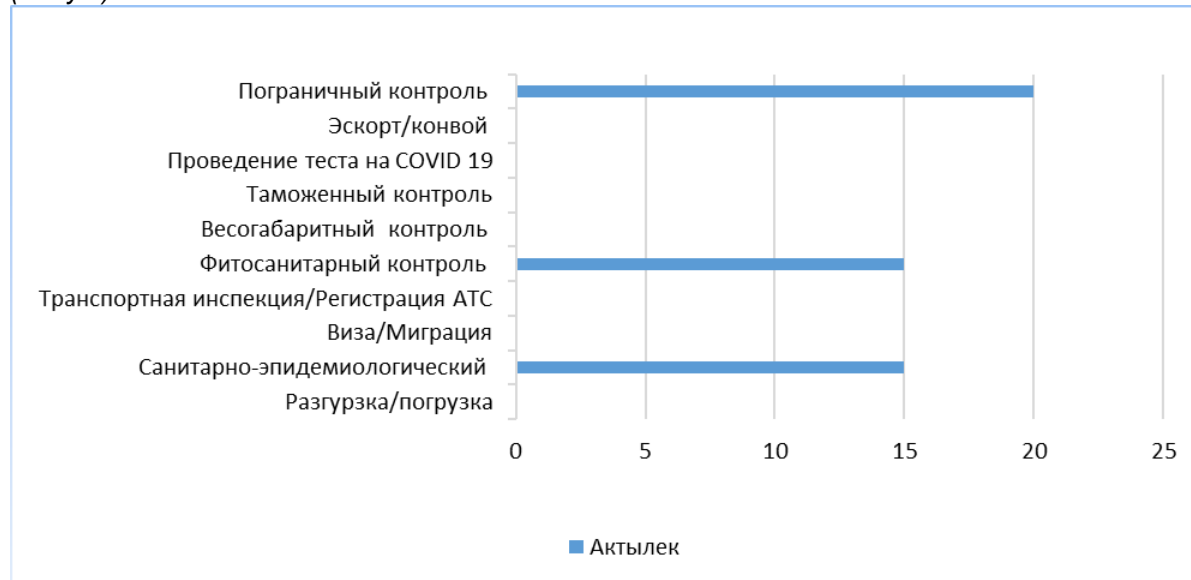


Исследование показало, что водитель АТС ожидал на КПП «Ойбек» 48 часов результатов теста на COVID 19. Также стоит отметить, временные затраты на прохождение пограничного контроля на КПП «Навои» превышают временные затраты на прохождения двух других КПП.

2.3. Кыргызстан

Согласно полученной информации, время, потраченное на фитосанитарный контроль и санитарно-эпидемиологический контроль на КПП «Актылек» составило 15 минут на каждый вид контроля.

Диаграмма 3. Временные затраты на прохождение пограничных процедур на КПП «Актылек» (минут)

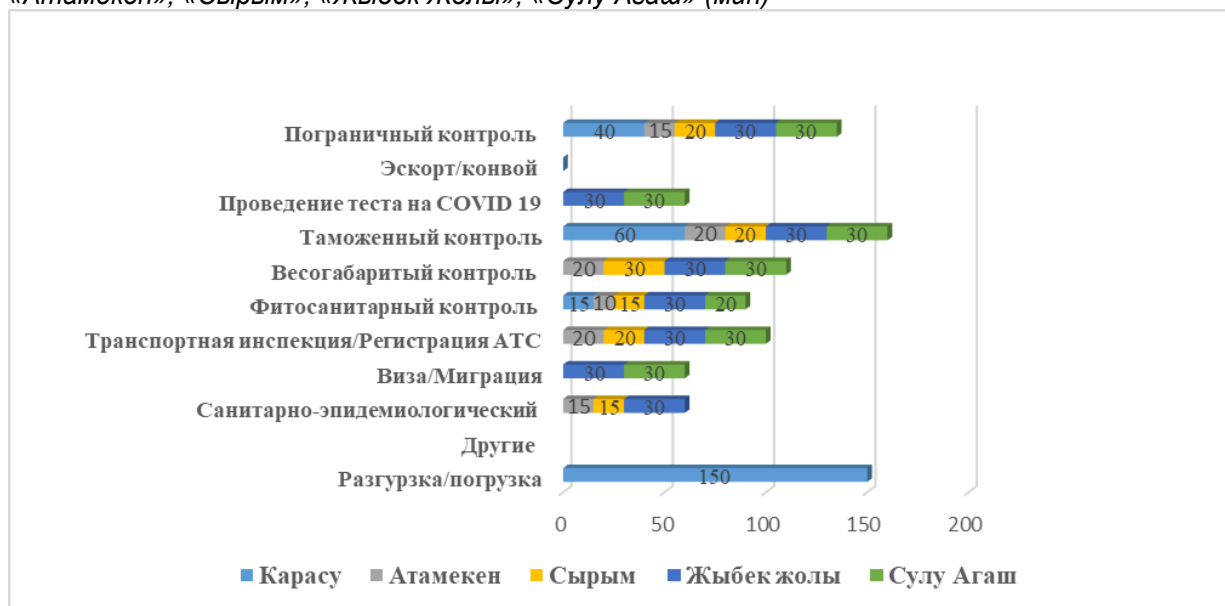


2.4. Казахстан

Как видно из диаграммы 4 наибольшее время прохождения приграничных процедур по разгрузке и погрузке грузов было выявлено на КПП «Карасу». Досмотр со стороны департамента государственных доходов Казахстана составил 2 часа 30 мин. Досмотр представляет физический досмотр груза, где

разгрузка/погрузка осуществлялись за счёт перевозчика. Следует отметить, что проведение санитарно-профилактических мер по выявлению признаков COVID 19 на двух КПП составили по 30 минут.

Диаграмма 4. Временные затраты на прохождения пограничных процедур на КПП «Карасу», «Атамекен», «Сырым», «Жыбек Жолы», «Сулу Агаш» (мин)



2.5 Россия

Было установлено, что в основном время прохождения пограничного контроля для каждого контролирующего органа на КПП «Карасук» составило по 15 минут. Время прохождения пограничного контроля на КПП «Карасук» составил около 27 минут, а на КПП «Маштаково» составило 20 минут. Санитарно-профилактические меры на КПП «Карасук» по выявлению признаков COVID 19 составили 15 минут.

Диаграмма 5. Временные затраты на прохождения пограничных процедур на КПП «Карасук», «Маштаково» (мин)



3. Инфраструктура таможенных постов

К инфраструктуре таможенных постов можно отнести здания, складские помещения, открытые площадки, оснащенные техническими средствами таможенного контроля, информационными, инженерными, телекоммуникационными системами и средствами их обеспечения, обеспечивающие деятельность таможенных органов. Развитая инфраструктура на таможенных постах способствует товарообороту между странами и упрощает процедуру транзита.

Международные организации представляют рекомендации относительно инфраструктуры таможенных постов. Стоит отметить, что в СУПТ ВТО в статье 5. членам рекомендуется делать общедоступной, по возможности, физически раздельную инфраструктуру (такую как полосы, причалы и т.п.) для транзитных перевозок. В Руководстве ВТамО по транзиту¹ отражены следующие рекомендации по созданию эффективной транзитной инфраструктуры.

132. Правительства должны разработать и сформировать отдельную инфраструктуру для различных типов перевозки, а также гарантировать, что транзитным товарам обеспечена беспрепятственная перевозка.

133. Правительства поддерживаются в том, чтобы создавать отдельную инфраструктуру для перевозки пассажиров и транзита товаров.

134. Правительства должны создавать отдельную инфраструктуру для разных типов рисков и обеспечить наличие красного и зелёного коридора.

135. Правительства должны приложить усилия для использования альтернативных источников энергии, таких, как солнечная энергия и энергия ветра, а также резервных источников энергии, для обеспечения беспрепятственного прохождения транзитных товаров через границу. В особо чувствительных регионах должно быть установлено оборудование для экономии воды и энергии.

Настоящий анализ проводил только мониторинг и оценку таможенных постов относительно вопросов, касающихся передвижения СПС грузов через таможенные посты стран ЦА и РФ В рамках исследования оценивались следующие вопросы:

- Наличие досмотра СПС грузов;
- Наличие выделенной полосы для СПС грузов и МДП;
- Наличие «Зеленого коридора» для СПС грузов;
- Наличие «одной остановки»;
- Место для ожидания результатов тестов на COVID19
- Наличие сканера на постах

В данном исследовании принцип — **«одна остановка»** предусматривает осуществление совместной деятельности контролирующих органов в пунктах пропуска в одном месте, который способствует сокращению времени, затрат, упрощает процедуры оформления необходимых документов.

Следует учесть, что в связи с постоянным совершенствованием и модернизацией КПП и методов контроля на границе, информация, указанная в главе 3 настоящего исследования может измениться. Предполагается, что после окончания пандемии вопросы относительно предоставления результатов теста на COVID19 больше не будут рассматриваться.

3.1. Таджикистан

Таблица 1. Инфраструктура КПП «Фотехобод»

Инфраструктура КПП	Название КПП
	Фотехобод
Место досмотра СПС грузов	✓
Место для ожидания результатов тестов на COVID19	–
Наличие выделенной полосы для СПС грузов и TIR	–

¹ Руководство ВТамО по транзиту. ВТО. 2017

Наличие «Зеленого коридора» для СПС грузов	–
Наличие «одной остановки»	–
Досмотр груза:	
<i>Через сканер</i>	–
<i>Разгрузка/ погрузка</i>	–

3.2. Узбекистан

Таблица 2. Инфраструктура КПП «Ойбек», «Сырдарья», «Навои»

Инфраструктура КПП	Название КПП		
	Ойбек	Сырдарья	Навои
Место досмотра СПС грузов	✓	✓	✓
Место для ожидания результатов тестов на COVID19	✓	–	✓
Наличие выделенной полосы для СПС грузов и TIR	–	–	✓
Наличие «Зеленого коридора» для СПС грузов	–	–	✓
Наличие «одной остановки»	–	–	–
Досмотр груза:			
<i>Через сканер</i>	✓	✓	✓
<i>Разгрузка/ погрузка</i>	–	–	–

3.3. Кыргызстан

Таблица 3. Инфраструктура КПП «Ак Тилек»

Инфраструктура КПП	Да/Нет
Место досмотра СПС грузов	✓
Место для ожидания результатов тестов на COVID19	✓
Наличие выделенной полосы для СПС грузов и TIR	–
Наличие «Зеленого коридора» для СПС грузов	–
Наличие «одной остановки»	–
Досмотр груза	
<i>Через сканер</i>	–
<i>Разгрузка/ погрузка</i>	✓ (выборочно)

3.4. Казахстан

Таблица 4. Инфраструктура КПП «Карасу», «Атамекен», «Сырым», «Капланбек», «Сулу Агаш»

Инфраструктура КПП	Карасу	Атамекен	Сырым	Капланбек	Сулу Агаш
Место досмотра СПС грузов	–	✓	✓	✓	✓
Место для ожидания результатов тестов на COVID19	–	–	–	✓	✓
Наличие выделенной полосы для СПС грузов и TIR	–	–	–	✓	✓
Наличие «Зеленого коридора» для СПС грузов	–	–	–	✓	✓
Наличие «одной остановки»	–	–	–	✓	✓
Досмотр груза:					
<i>Через сканер</i>	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Разгрузка/ погрузка</i>	✓	–	✓	–	–

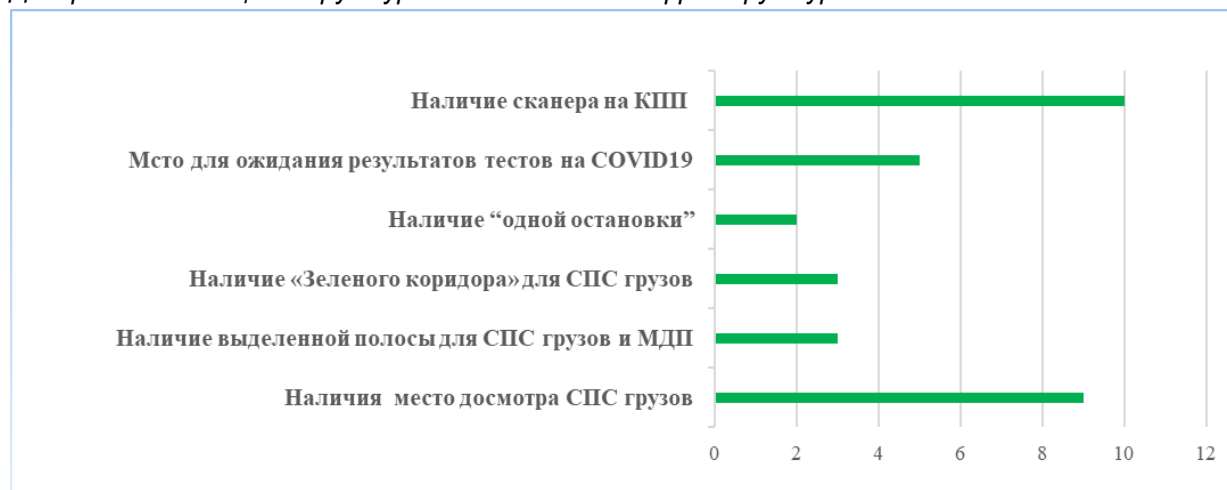
3.5. Россия

Таблица 5. Инфраструктура КПП «Карасук», «Маштаково»

Инфраструктура КПП	Название КПП	
	Карасук	Маштаково
Место досмотра СПС грузов	–	✓
Место для ожидания результатов тестов на COVID19	–	–
Наличие выделенной полосы для СПС грузов и TIR	–	–
Наличие «Зеленого коридора» для СПС грузов	–	–
Наличие «одной остановки»	–	–
Досмотр груза:		
<i>Через сканер</i>	✓	✓
<i>Разгрузка/ погрузка</i>	✓	–

В результате исследования выяснилось, что из 12 КПП только 3 КПП имеют выделенную полосу для СПС грузов и МДП, также 3 КПП имеют «Зелёный коридор» для СПС грузов и 10 КПП имеют место для досмотра СПС грузов. 2 КПП имеют «одну остановку» и 10 КПП оснащены сканером. Было отмечено, что бывали случаи, когда при наличии сканера на КПП, требовали у водителя сделать технический проход, для физического досмотра груза.

Диаграмма 6. Общие структурные показатели инфраструктуры обследованных КПП



4. Затраты в пути и остановки

Перевозка скоропортящихся грузов — это ответственный процесс, требующий учёта множественных факторов, позволяющих обеспечить его сохранность. Скоропортящиеся грузы требуют соблюдения специального температурного режима при их перевозке. При проработке вопроса транспортировки СПС грузов, основными критериями выбора транспорта являются экономическая целесообразность, скорость доставки, обеспечение целостности и сохранности грузов. Длительные остановки в пути могут повлиять как на товарное качество, так и на цену товара. Данное исследование оценило время ожидания и очереди на КПП, количество остановок по пути следования груза до места назначения.

В ходе исследования было определено, что время ожидания/ очереди на границах в каждой из стран на каждом КПП разные (таблица 6).

Таблица 6. Время ожидания на КПП

Название страны	Название КПП	Время ожидания/очереди (час/мин)	Заезд/выезд
Кыргызстан	Ак Тилек	6 ч	Выезд
Таджикистан	Фотехобод	1 ч	Выезд
Узбекистан	Ойбек	1 ч	Заезд
	Сырдарья	2 ч	Заезд
	Навои	-	Выезд
Казахстан	Атамекен	1ч40 мин	Заезд
	Сырым	1ч	Заезд
	Капланбек	30 мин	Заезд
	Сулу-Агаш (Павлодар)	6 ч 50 мин (в среднем)	Заезд
	Карасу	2 ч 35 мин	Заезд
Россия	Маштаково	1ч	Заезд
	Карасук	1 ч 15 мин (в среднем)	Заезд

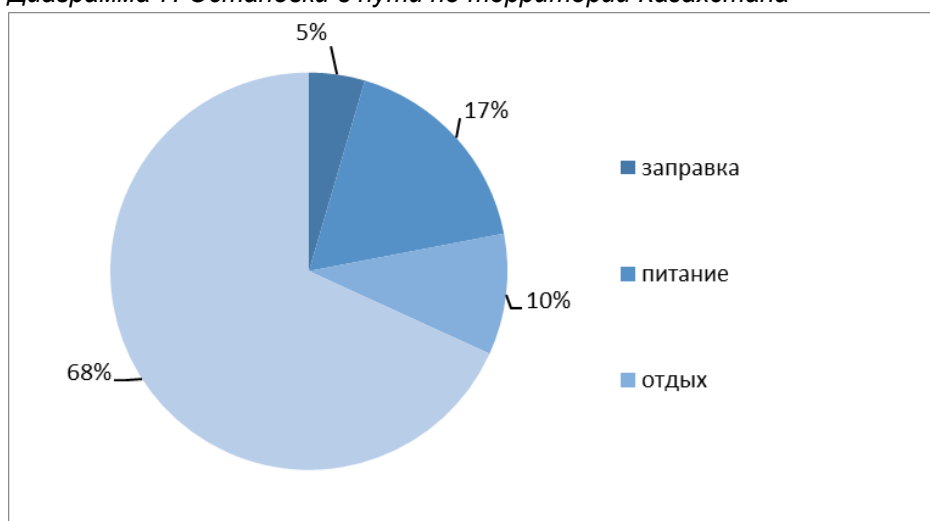
4.1. Узбекистан

Исследование показало, что АТС во время передвижения по территории Республики Узбекистан не останавливалось.

4.2. Казахстан

В ходе исследования было установлено, что в среднем 68 % остановок в пути по территории Казахстана приходится на остановки по требованию ГАИ и транспортной инспекции (диаграмма 7). Также, стоит упомянуть, что согласно полученной информации, АТС с грузом следовавшая из Кыргызстана в Российскую Федерацию на территории Казахстана останавливалась 27 раз. Было отмечено, что АТС с СПС грузом останавливаются чаще всего.

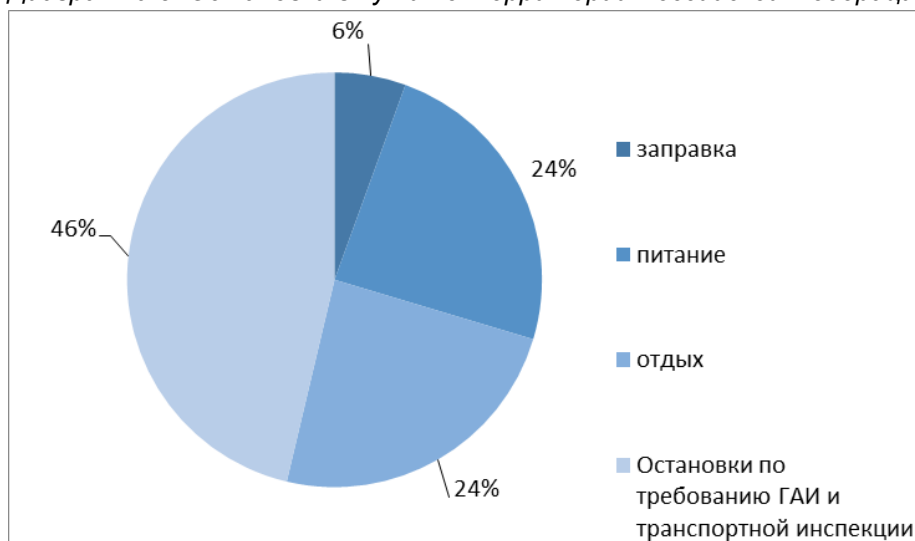
Диаграмма 7. Остановки в пути по территории Казахстана



4.3. Россия

Как видно из диаграммы 8, в среднем 6% остановок АТС по территории Российской Федерации до пункта назначения приходится на заправку АТС топливом, 24% остановок в пути приходится на питание и отдых во время пути и 46% на остановки по требованию ГАИ и транспортной инспекции.

Диаграмма 8. Остановки в пути по территории Российской Федерации

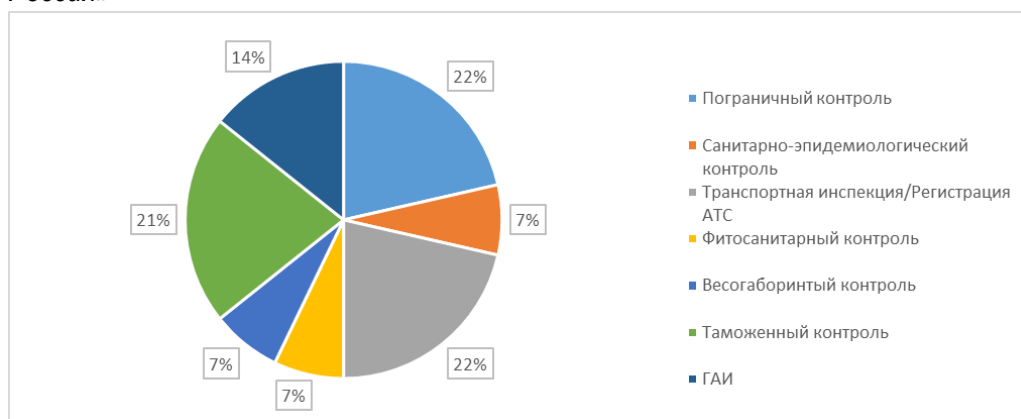


Неофициальные платежи

Согласно проведенному исследованию было выявлено, что имеют место неформальные платежи как на некоторых КПП, так и в пути следования АТС.

Было установлено, что у АТС следовавшей по маршруту **Таджикистан-Узбекистан-Казахстан-Россия** неофициальные запрашиваемые платежи составили 3,82 % от общей суммы всех расходов. Неофициальные платежи на КПП запрашивались в национальных валютах и варьировались следующим образом: в Таджикистане от 20 до 100 сомони, в Казахстане от 500 до 2000 тенге. В России и в Узбекистане на КПП неофициальные платежи не запрашивались. Однако, вдоль пути следования по территории Российской Федерации со стороны сотрудников ГАИ и транспортной инспекции неофициальные выплаты составили 1000 рублей.

Диаграмма 9. Частота неформальных сборов по маршруту «Таджикистан-Узбекистан-Казахстан-Россия»

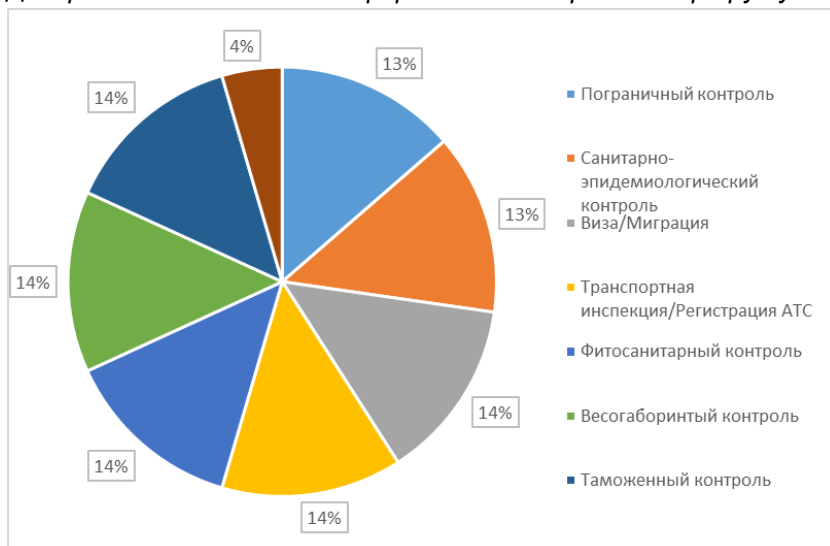


Также было установлено, что вдоль всего маршрута частота требуемых неформальных сборов со стороны пограничного контроля составила 22 %, по 7% приходится на весогабаритный и фитосанитарный контроль.

У АТС следовавшей по маршруту **Узбекистан-Казахстан-Россия** неофициальные запрашиваемые платежи составили 2,47 % от общей суммы расходов. Неофициальные платежи некоторыми

контролирующими органами на КПП также запрашивались в национальных валютах и варьировались следующим образом: в Узбекистане от 50 000 до 100 000 сумов, в Казахстане от 500 до 2500 тенге.

Диаграмма 10. Частота неформальных сборов по маршруту «Узбекистан-Казахстан-Россия»

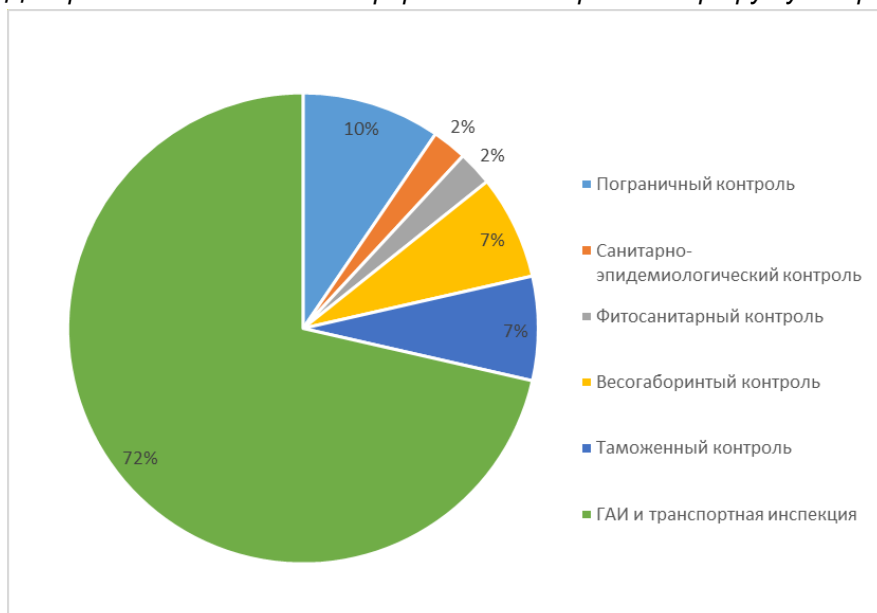


Исследование показало, что частота неформальных сборов большинства контролирующих органов на КПП составили 14 %. Следует заметить, что несмотря на недавно внедрённую процедуру прохождения тестирования на COVID 19, уже появились возможности за неформальную плату, прохождение данного теста вне очереди.

Одновременно было выявлено, что у АТС следующей по маршруту **Кыргызстан-Казахстан-Россия** удельный вес неофициальных платежей составил 3,71 % от общей суммы расходов. Неофициальные выплаты, запрашиваемые некоторыми контролирующими органами на КПП тоже запрашивались в национальных валютах и варьировались следующим образом: в Кыргызстане 100 сомов, в Казахстане от 500 до 15 000 тенге, в России 2000 рублей.

Следует отметить, что 72% от общих неофициальных выплат в Казахстане приходится на представителей ГАИ и/или транспортной инспекции присутствующих вдоль следования маршрута АТС.

Диаграмма 11. Частота неформальных сборов по маршруту «Кыргызстан-Казахстан-Россия»



Официальные платежи. Согласно полученной информации во время исследования были указаны официальные платежи, это дорожные сборы в размере 206 долларов США были оплачены при въезде в Республику Узбекистан.

5. Необходимые документы для экспорта

В ходе исследования были рассмотрены документы необходимые для оформления экспорта СПС грузов и документы представляемые на пунктах пересечения границ.

Международными организациями в сотрудничестве с государственными учреждениями во время реализации проектов по упрощению процедур торговли проводились ряд исследований относительно количества необходимых документов при импорте и экспорте товаров в странах ЦА. Данные исследований свидетельствуют, что количество документов, оформляемых при экспорте/импорте грузов, весьма разнятся. Согласно докладу «Ведение бизнеса» Всемирного банка² в Таджикистане для оформления экспорта необходимо 13 документов, а для импорта 11 документов, в Кыргызстане 7 документов для экспорта и 12 документов для импорта, в Казахстане для экспорта необходимо 5 документов и 3 документа для импорта.

Следует отметить, что с проведением реформ по упрощению процедур торговли и интеграции стран в региональные объединения, усилением контроля за качеством продукции, количество необходимых документов при импорте и экспорте может как уменьшиться, так и увеличиться и зависит от экспортируемого или импортируемого товара.

5.1. Реформы, проводимые для упрощения процедур торговли.

Учитывая важность экспорта сельскохозяйственной продукции, являющейся важным экспортным потенциалом стран ЦА и рассматриваемый как фактор устойчивого роста экономики, Правительствами стран ЦА разрабатываются различные механизмы, способствующие упрощению процедур торговли, что в свою очередь может положительно отразиться на экспорт СПС грузов.

В **Республике Таджикистан** Постановлением³ Правительства утверждена программа внедрения системы «единого окна» по оформлению экспортно-импортных и транзитных процедур и с 1 сентября 2020 года оформление импортных, экспортных и транзитных процедур переводится с бумажного на электронный носитель. Также, введен принцип⁴ «одна остановка» на автодорожных пунктах пропуска и согласно Постановления⁵ Правительства определены правила координации деятельности органов, контролирующих автодорожные пункты пропуска через таможенную границу Республики Таджикистан по принципу «Одна остановка».

В 2019г. таможенные службы Таджикистана и России подписали Соглашение об организации обмена предварительной информацией по проекту «Упрощенный таможенный коридор». В рамках данного Соглашения таможенные службы России и Таджикистана в электронном виде будут обмениваться сведениями о перемещаемых во взаимной торговле товарах по пяти товарным группам пищевой продукции, а также о транспортных средствах и участниках ВЭД, в отношении которых применяется процедура «Упрощенный таможенный коридор». Преимущества заключаются в работе систем управления рисками, что позволит сократить сроки на проведение таможенных процедур.

Законодательство республики Таджикистан предусматривает упрощенный порядок оформления СПС грузов. Согласно статьи 67 Таможенного кодекса Республики Таджикистан при ввозе и вывозе СПС

² World Bank, Doing Business, Trading Across Borders, 2020

³ Постановление Правительства Республики Таджикистан № 222 от 03.05. 2010 г. - Программа внедрения системы Единого окна по оформлению экспортно-импортных и транзитных процедур в Республике Таджикистан

⁴ Постановление Правительства Республики Таджикистан № 155 от 03.04. 2012 г. – «О координации контролирующих органов в автодорожных пунктах пропуска через таможенную границу Республики Таджикистан по принципу "Одна остановка"»

⁵ Постановление Правительства Республики Таджикистан № 436 от 03.07.2014 «О правилах координации деятельности органов, контролирующих автодорожные пункты пропуска через таможенную границу Республики Таджикистан по принципу «Одна остановка».

грузов таможенное оформление производится в упрощенном виде и в первоочередном порядке. Кроме того, Республика Таджикистан ратифицировала международное Соглашение о перемещении продуктов, подвергающихся быстрой порче и специальных транспортных средствах для такого перемещения от 1 сентября 1970 года г. Женева. В соответствии Таможенному кодексу Республики Таджикистан документы, необходимые для таможенного оформления, могут быть представлены в форме электронных документов. Согласно Статьи 131 Таможенного кодекса Республики Таджикистан подача таможенной декларации должна сопровождаться представлением таможенному органу документов, на основании которых заполнена таможенная декларация. К таким документам относятся:

- Документы, подтверждающие полномочия лица, подающего таможенную декларацию;
- Коммерческие документы;
- Транспортные (перевозочные) документы;
- Документы, подтверждающие соблюдение запретов и ограничений;
- Документы, подтверждающие уплату и (или) обеспечение

В целом в ходе исследования было выявлено, что в Таджикистане экспортёру СПС грузов необходимо иметь следующие документы:

- Договор или контракт купли - продажи
- Фитосанитарный сертификат;
- Грузовая таможенная декларация;
- Счет-фактура;
- Упаковочный лист;
- Международная транспортная накладная (CMR);
- Сертификат соответствия товара;
- Сертификат происхождения товара (В Таджикистане при экспорте не обязателен)

Республика Узбекистан проводит реформы по упрощению процедур торговли. В июне 2017 года правительство запустило «зеленый коридор», целью которого является предоставление упрощенных процедур по таможенной и фитосанитарной очистке для фруктов и овощей, поставляемых в Российскую Федерацию. Узбекистан включает вопросы либерализации и упрощения экспортной деятельности в национальные программы и также применяет меры по увеличению экспорта фруктов и овощей^{6,7,8}. В республике применяется предварительное электронное информирование органов государственной таможенной службы о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу Республики Узбекистан автомобильным транспортом. Для упрощения прохождения транспортных средств и граждан через КПП, Правительство Республики Узбекистан утвердило Положение⁹, согласно которому указано время нахождения транспортных средств на КПП и время прохождения АТС через соответствующие процедуры.

Для таможенного оформления плодоовощной продукции, экспортируемой со стороны юридических лиц, требуются следующие документы¹⁰:

- Контракт (договор, соглашение), зарегистрированный в уполномоченных органах;

⁶ Указ Президента Республики Узбекистан № УП-4947 от 07.02.2017 года «О стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан».

⁷ Постановление Президента Республики Узбекистан № ПП-3586 от 06.03.2018 года «О мерах по дальнейшему развитию сферы лимонноводства в Республике Узбекистан»

⁸ Указ Президента Республики Узбекистан № УП-5388 от 29.03.2018 года «О дополнительных мерах по ускоренному развитию плодоовощеводства в Республике Узбекистан» Источник: Национальная база данных законодательства, <https://lex.uz/ru> (дата обращения: 22.08.2020)

⁹ Постановление Кабинета Министров Узбекистана № 912 от 18.11.2019 г. «О дальнейшем совершенствовании порядка организации пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, фитосанитарного контроля и ветеринарного надзора в пунктах пропуска через государственную границу Республики Узбекистан».

¹⁰ Веб сайт Торгово-промышленной палаты Узбекистана <http://www.chamber.uz/ru/page/4792> (дата обращения: 22.08.2020)

- Грузовая таможенная декларация;
- Справка о расчетах, выдаваемая уполномоченным банком;
- Транспортные и товаросопроводительные документы;
- Сертификат соответствия;
- Фитосанитарный сертификат;
- Гигиенический сертификат;
- Платежные документы, подтверждающие уплату таможенных платежей.

Кыргызстан

Постановлением Правительства Республики Кыргызстан определено¹¹, 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 Кыргызской Республике создана информационная система «единого окна» – TULPAR-SYSTEM. Оператором которой является Государственное предприятие «Центр «единого окна» в сфере внешней торговли» при Министерстве экономики Кыргызской Республики. В работу системы вовлечены 11 ведомств. Данная система предназначена для упрощения процедур по выдаче разрешительных документов участникам ВЭД, а также передачи выданных разрешительных документов в Единую автоматизированную информационную систему Государственной таможенной службы Кыргызской Республики для таможенного оформления в соответствии с законодательством Республики.

Решением¹² Правительства Кыргызской Республики был утвержден перечень скоропортящейся продукции. Разработан порядок и условия выдачи в приоритетном порядке разрешительных документов при ввозе в Кыргызскую Республику скоропортящейся продукции и порядка приоритетного таможенного оформления скоропортящейся продукции.

При экспорте сельскохозяйственной продукции (фруктов и плодовоовощной продукции) необходимо оформление следующих документов:

- Контракт,
- Счет фактура,
- Таможенная декларация,
- Упаковочный лист,
- Сертификат соответствия,
- Фитосанитарный сертификат,
- Сертификат страны происхождения,
- Транспортные (перевозочные) документы, которые предоставляются в зависимости от вида транспорта

23 декабря 2014 года на заседании Высшего Евразийского экономического совета (ВЕЭС) подписан Договор (далее Договор) о присоединении Кыргызской Республики к ЕАЭС. 8 мая 2015 года главами государств-членов ЕАЭС на заседании ВЕЭС подписаны два протокола, определяющие условия и особенности вступления Кыргызстана в ЕАЭС.

В статье 25 Договора закреплены основополагающие принципы функционирования таможенного союза в рамках ЕАЭС, среди которых осуществление единого таможенного регулирования, функционирования внутреннего рынка товаров и осуществление их свободного перемещения между территориями государств-членов без применения таможенного декларирования и государственного контроля

¹¹ Постановление Правительства Республики Кыргызстан №556 от 19 Ноября 2007 года «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»

¹² Постановление Правительство Республики Кыргызстан № 120 от 12 Февраля 2009 года «Об утверждении Перечня скоропортящейся продукции»

(транспортного, санитарного, ветеринарно-санитарного, карантинного, фитосанитарного), за исключением случаев предусмотренных Договором. При этом отмена таможенного контроля и иных видов государственного контроля, на внутренних государственных границах Союза не освобождает лиц от соблюдения требования Союза в соответствующих сферах, международных соглашений и в предусмотренных правом Союза случаях законодательства государств-членов, по территории которых перемещаются товары.

Согласно пункту 1 статьи 59 Договора, карантинные фитосанитарные меры применяются в отношении продукции, включённой в перечень под карантинной продукции (под карантинных грузов, под карантинных материалов, под карантинных товаров), подлежащей карантинному фитосанитарному контролю (надзору) на таможенной границе Союза и на таможенной территории Союза (Утверждён Решением Комиссии от 18 июня 2010 г. № 318), карантинных объектов, включённых в единый перечень карантинных объектов Союза (Утверждён Решением Комиссии от 30 ноября 2016 г. № 158), а также под карантинных объектов.

Пунктом 2 определено, что карантинный фитосанитарный контроль (надзор) на таможенной территории Союза и таможенной границе Союза осуществляется в отношении продукции, включённой в указанный перечень под карантинной продукции, карантинных объектов, включённых в вышеназванный единый перечень карантинных объектов Союза, а также под карантинных объектов.

При этом, к под карантинной продукции (под карантинным грузам, под карантинным материалам, под карантинным товарам), подлежащей карантинному фитосанитарному контролю (надзору), и к под карантинным объектам предъявляются единые карантинные фитосанитарные требования, утверждённые Решением Совета Комиссии от 30 ноября 2016 г. № 157. Вместе с тем, пунктом 4 статьи 56 Договора установлено, что каждое из государств-членов имеет право разрабатывать и вводить временные карантинные фитосанитарные меры.

На сайте Министерства Экономики Кыргызской Республики размещена информация относительно подготовки сопроводительных документов о подтверждении безопасности сельхозпродукции¹³.

Продукция, предназначенная на экспорт в страны ЕАЭС, должна соответствовать требованиям технических регламентов Таможенного союза «О безопасности пищевой продукции» и «Пищевая продукция в части ее маркировки». Для подтверждения соответствия перед отправкой груза необходимо выполнить нижеследующие действия:

1. Получить фитосанитарный сертификат в Департаменте карантина растений при МСХППМ.
2. Провести испытание продукции в аккредитованных испытательных лабораториях, включенных в Единый реестр аккредитованных органов по оценке соответствия Евразийского экономического союза.
3. Заполнить декларацию о соответствии и приложить к ней доказательные документы:
 - копии документов, подтверждающие государственную регистрацию в качестве юридического лица или индивидуального предпринимателя;
 - перечень документов, требованиям которых соответствуют овощи, фрукты и сухофрукты;
 - протоколы испытаний овощей, фруктов, сухофруктов;
 - контракт (договор на поставку) или товаросопроводительную документацию.
4. Зарегистрировать декларацию о соответствии в Департаменте профилактики заболеваний и государственного санитарно-эпидемиологического надзора (бесплатно) или в аккредитованных органах по сертификации продукции – в соответствии с областью аккредитации.
5. Произвести маркировку овощей, фруктов и сухофруктов в соответствии с требованиями технического регламента «Пищевая продукция в части ее маркировки» (ТР ТС 02/2011).

¹³ Сайт министерства экономики Кыргызской Республики <http://mineconom.gov.kg/ru/post/6020> (дата обращения: 22.08.2020)

6. Нанести единый знак обращения продукции на упаковку или сопроводительную документацию овощей, фруктов и сухофруктов.

По факту выполнения всех вышеперечисленных пунктов, продукция готова к экспорту.

В ходе исследования экспортёры подтвердили, что для экспорта товаров им необходимы следующие документы:

- Контракт (договор, соглашение), зарегистрированный в уполномоченных органах;
- Грузовая таможенная декларация;
- Сертификат происхождения товара
- Справка о расчетах, выдаваемая уполномоченным банком;
- Транспортные и товаросопроводительные документы;
- Сертификат соответствия;
- Фитосанитарный сертификат;
- Гигиенический сертификат;
- Платежные документы, подтверждающие уплату таможенных платежей.
- Инвойс
- Упаковочный лист

В ходе исследования водители АТС указали, что для беспрепятственного прохождения груза через КПП требуются следующие документы:

- Международная транспортная накладная СМР, Carnet - TIR,
- «Дозволы»
- Сопроводительные документы на груз: инвойс, упаковочный лист, счет -фактура, спецификация
- Сертификаты, сопровождающие груз, в соответствии с характером груза.
- Результаты теста на COVID 19

В соответствии с двусторонними соглашениями о свободной торговле, заключенными между Российской Федерацией и соответственно Азербайджанской Республикой, Республикой Армения, Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой, Республикой Молдова, Республикой Таджикистан, Туркменистаном, Республикой Узбекистан, Украиной товары, происходящие из указанных государств ввозными таможенными пошлинами не облагаются.

6. Выводы и рекомендации

В ходе мониторинга выявлены следующие проблемы:

➤ Не соблюдение временных показателей:

Во время индивидуального интервью экспортеры СПС грузов указали, что время получения и стоимость необходимых документов для экспорта отличаются от установленных регламентов. Также было указано, что для ускорения процесса получения документов могут запрашиваться неофициальные выплаты.

➤ Ожидания результатов тестов на COVID-19:

Сегодня мир столкнулся с новыми проблемами и вызовами, одной из которых является пандемия COVID-19. К сожалению, страны ЦА, как и другие страны мира не были готовы к таким вызовам, что в свою очередь негативно отразилось на товарооборот между странами. В целях борьбы с коронавирусной инфекцией некоторые страны ЦА закрыли КПП для перемещения граждан и некоторые КПП для транспортных средств. В период пандемии страны ЦА запрашивали /запрашивают у водителей результаты тестов на COVID-19 при пересечении КПП. Процесс тестирования у водителей результатов тестов на COVID-19 имел недостатки и был налажен не на должном уровне, в результате чего водители грузовиков несколько дней стояли на стоянке ожидая результатов тестов на COVID-19.



Ожидание результатов теста на COVID-19. (Узбекистан 2020 г)

➤ Использование неформальных агентов «толкачей».

Во время индивидуального интервью водители АТС указали, что для ускоренного прохождения АТС через КПП некоторые водители обращаются к неофициальным агентам, так называемым «толкачам», которые за определённую плату действуют эффективно, главное быстро и обладают хорошими связями. Однако, при отказе от услуг данных агентов АТС может длительное время проверяться на КПП. Водители АТС предполагают о возможном коррупционном механизме и сговоре между неофициальными агентами и представителями контролирующих органов на границе.

Описание проблем

- Требование со стороны контролирующих органов на КПП оплаты неформальных платежей;
- Частые остановки ГАИ и транспортной инспекции в пути и требование оплаты неформальных платежей;
- Присутствие неформальных агентов «толкачей» на некоторых КПП;
- Длительное время получения результатов теста на COVID 19. Во время пандемии результаты теста на COVID 19 приходилось ждать несколько дней;
- Дефицит «дозволов» особенно в период экспорта сельскохозяйственных товаров;
- Отсутствие информации, инструкций и руководств на КПП о существующих процедурах;

- Отсутствие легко доступной информации относительно документов по экспортно- импортным процедурам, включая нормативно правовые документы;
- Официальная стоимость получения необходимых документов отличается от требуемой стоимости;
- Нехватка машин грузовиков-рефрижераторов (холодильников);
- Проводятся повторные весовые проверки по пути следования;
- Отсутствие эффективного механизма взаимодействия частного сектора с государственным сектором по решению проблем и препятствий, возникающих у экспортёров как в стране, так и в регионе в целом.

Рекомендации для региона

- Налаживание механизма сотрудничества между соответствующими органами на границе по эффективному обмену информацией об импорте, экспорте и транзите СПС грузов;
- Разработка механизма межведомственного взаимодействия контролирующих органов на границе в стране и в регионе в случае форс мажорных обстоятельств (чрезвычайных и непредотвратимых ситуаций, пандемии и т.д.);
- Создание механизма «Регионального зеленого коридора» для СПС грузов;
- Создание регионального торгового портала для участников ВЭД;
- Ведение переговоров с транзитными странами ЦА относительно присоединения к существующим соглашениям «Зелёный коридор» и «Упрощенный таможенный коридор» и т.д.;
- Развитие механизма «одна остановка» на КПП с учётом применения передовой международной практики;
- Создание региональной системы упрощения транзитных процедур для скоропортящихся сельскохозяйственных грузов;
- Разработка руководства по осуществлению экспорта, импорта и транзита СПС продуктов в странах ЦА;
- Ежеквартальное осуществление мониторинга времени и процедур импорта, экспорта и транзита СПС грузов для выявления и устранения препятствий;
- Ежеквартальное проведение региональных встреч национальных комитетов по содействию торговли и частного сектора для обсуждения текущих выявленных проблем и предложения плана мероприятий по их устранению;
- Осуществление контроля и мониторинга хода реализации утверждённых решений Правительств стран ЦА относительно вопросов упрощения процедур торговли и транспорта;
- Разработать системы противодействия коррупции на КПП таких как прозрачная деятельность контролирующих органов и внедрение современных информационных технологий на КПП;
- Для роста грузопотока и содействия торговли сельскохозяйственной продукции, отменить разрешения «дозволы» на международные автомобильные перевозки между странами ЦА и РФ;
- Разработать и внедрить процедуры совместного досмотра с компетентными органами сопредельных государств грузов и АТС;
- Внедрять и признавать международный весовой сертификат;
- Проведение анализа бизнес процессов контролирующих органов на КПП для оптимизации, упрощения, гармонизации и дальнейшей интеграции в «Одну остановку», «Единое окно».

6.1 Гармонизация нормативных процедур

Обобщая имеющиеся данные по процедурам пограничного контроля в странах ЦА 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 ЦА выглядит следующим образом:

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

Таблица 7. Координирующая роль на границах в Центральной Азии

№	Страна	Координирующий орган
	Казахстан	Пограничная служба и таможенные органы в пределах своих полномочий выполняют функции контроля на границе.
	Кыргызстан	Пограничная служба и таможенные органы в пределах своих полномочий выполняют функции контроля на границе.
	Таджикистан	Пограничная служба отвечает за координацию на пунктах пропуска.
	Узбекистан	Пограничная служба во взаимодействии с Таможенными органами. В пунктах пропуска таможенные органы координируют деятельность по санитарно-карантинному, фитосанитарному, ветеринарному и экологическому контролю

Состав инспекционного контроля на границе: Международные нормы рекомендуют, но не ограничивают определённый состав инспекций на границе. Пограничный контроль в странах ЦА 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.

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 8. Делегирование полномочий на КПП в странах ЦА

№	страна	делегирующие полномочий	комментарии
1.	Казахстан	да	фитосанитарный и ветеринарный контроль
2.	Кыргызстан	частично	весогабаритный контроль на некоторых внешних КПП
3.	Таджикистан	нет	только взимание платы за использование автомобильных дорог
4.	Узбекистан	да	фитосанитарный и ветеринарный контроль

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

Таблица 9. Временные показатели пограничного контроля в странах ЦА

№	страна	сроки для осуществления контроля
1.	Казахстан	не определены
2.	Кыргызстан	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)
3.	Таджикистан	любая процедура независимо от её сложности не может длиться более одного часа (применимо ко всем контролирующим органам)
4.	Узбекистан	время для АТС не должно превышать 30 минут

Совместный досмотр грузов: процедура совместного досмотра не применяется ни на одном пункте пропуска между странами ЦА. 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 ЦА предварительное информирование, за исключением отдельных стран (Таджикистана) 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.

Приложение 1

Мониторинг затрат, времени и документов, требуемых при экспорте скоропортящихся сельскохозяйственных продуктов в Российскую Федерацию

*Анкета предназначена для получения качественной и количественной обратной связи по транспортной отрасли и эффективности экспорта скоропортящихся продуктов из ЦА в РФ. Ваши ответы будут рассматриваться как конфиденциальные, и будут использоваться только агрегированные результаты.
Спасибо!*

Номер Формы:

1

Профайл Респондента

Описание транспортного средства

Государство регистрации

Тип

Марка

Год выпуска

Описание груза

Название, характер груза

Общий вес груза

Стоимость перевозки в долларах США
(запланированная)

Тип транзитной системы (TIR, другое)

Дата и место отправления груза

Страна назначения

Маршрут перевозки - страны

Общее расстояние (км)

Наименование пограничного/таможенного перехода в Таджикистане

Название КПП

Дата и время заезда на
пограничный/таможенный переход в
Таджикистане

Контрольный перечень приграничных процедур

☐ Пограничный контроль

☐ Санитарно-эпидемиологический

☐ Виза/иммиграция

☐ Транспортная инспекция/Регистрация АТС

☐ Другие (пожалуйста укажите)

час/мин

☐ Фитосанитарный контроль

☐ Весогабаритный контроль

☐ Таможенный контроль

час/мин

Всего час/мин _____

Документы необходимые для скоропортящихся продуктов для пересечения КПП

- ☐ Инфойс
- ☐ Сертификат происхождения товаров
- ☐ Фитосанитарный сертификат
- ☐ Другие(укажите) _____

Официальные платежи _____ Сомони

Неофициальные платежи _____ Сомони

Дата и время выезда с
пограничного\таможенного поста _____

Контрольный список основных проблем и препятствий на КПП

Наименование пограничного/таможенного перехода в Узбекистане

Название КПП _____

пограничный/таможенный переход в
Узбекистане _____

**Контрольный перечень приграничных
процедур**

час/мин

час/мин

- | | |
|---|--|
| ☐ Пограничный контроль _____ | ☐ Фитосанитарный контроль _____ |
| ☐ Санитарно-эпидемиологический _____ | ☐ Весогабаритный контроль _____ |
| ☐ Виза/иммиграция _____ | ☐ Таможенный контроль _____ |
| ☐ Транспортная инспекция Регистрация АТС _____ | ☐ Эскорт/конвой _____ |
| ☐ Проведение теста на COVID 19 _____ | |
| ☐ Другие (пожалуйста укажите) _____ | |

Всего час/мин _____

Документы необходимые для скоропортящихся продуктов для пересечения КПП

- ☐ Инфойс
- ☐ Сертификат происхождения товаров
- ☐ Фитосанитарный сертификат
- ☐ Другие(укажите) _____

Официальные платежи _____ Сомов

Неофициальные платежи _____ Сомов

Инфраструктура КПП

Место досмотра СПС грузов

Место для ожидания результатов тестов на COVID19

Наличие выделенной полосы для СПС грузов и TIR

Наличие «Зеленого коридора» для СПС грузов

Наличие «Единого окна»

да/нет

☐
☐
☐
☐
☐

Дата и время выезда с

пограничного/таможенного поста

Контрольный список основных проблем и препятствий на КПП

Остановки в пути/категории остановок: технические

Место остановки (наименование местности)

Дата и время остановки
(продолжительность)

поломка

заправка

отдых/питание

остановки по требованию ГАИ

Другое

Наименование пограничного/таможенного перехода в Казахстане

Название КПП

Дата и время заезда на

пограничный/таможенный переход в

Казахстане

Контрольный перечень приграничных процедур

час/мин

час/мин

☐ Пограничный контроль

—

☐ Фитосанитарный контроль

—

☐ Санитарно-эпидемиологический

—

☐ Весогабаритный контроль

—

☐ Виза/иммиграция

—

☐ Таможенный контроль

—

☐ Транспортная инспекция/Регистрация АТС

—

☐ Эскорт/конвой

☐ Проведение теста на COVID 19

☐ Другие (пожалуйста укажите)

Всего _____ час/мин
Документы необходимые для скоропортящейся продукции для пересечения КПП

- ☐ Инфойс
- ☐ Сертификат происхождения товаров
- ☐ Фитосанитарный сертификат
- ☐ Другие(укажите) _____

Официальные платежи _____ Тенге
Неофициальные платежи _____ Тенге

Инфраструктура КПП

Место досмотра СПС грузов	да/нет
Место для ожидания результатов тестов на COVID19	
Наличие выделенной полосы для СПС грузов и TIR	
Наличие «Зеленого коридора» для СПС грузов	
Наличие «Единого окна»	

Дата и время выезда
спограничного/таможенного поста _____

Контрольный список основных проблем и препятствий на КПП

Остановки в пути/категории остановок: технические

Место остановки (наименование местности)	Дата и время остановки (продолжительность)
поломка	
заправка	
отдых/питание	
остановки по требованию ГАИ	
Другое	

Наименование пограничного/таможенного перехода в РФ

Название КПП
Дата и время заезда на
пограничный/таможенный переход
России

Контрольный перечень приграничных процедур

	час/мин		час/мин
☐ Пограничный контроль	—	☐ Фитосанитарный контроль	—
☐ Санитарно-эпидемиологический	—	☐ Весогабаритный контроль	—
☐ Виза/иммиграция	—	☐ Таможенный контроль	—
☐ Транспортная инспекция/Регистрация АТС	—	☐ Эскорт/конвой	—
☐ Проведение теста на COVID 19			
☐ Другие (пожалуйста укажите)			

--

Всего _____ час/мин _____

Документы необходимые для скоропортящихся продуктов для пересечения КПП

- ☐ Инвойс
- ☐ Сертификат происхождения товаров
- ☐ Фитосанитарный сертификат
- ☐ Другие(укажите) _____

Остановки в пути\категории остановок: технические

Место остановки (наименование местности)

Дата и время
остановки
(продолжительность)

ПОЛОМКА

заправка

отдых/питание

остановки по требованию ГАИ

Другое _____

Конечная остановка

Дата и время заезда

Расстояние от погранперехода (Км)

Стоимость доставки

Анкета предназначена для получения качественной и количественной обратной связи по транспортной отрасли и эффективности экспорта скоропортящихся продуктов из ЦА. Ваши ответы будут рассматриваться как конфиденциальные, и будут использоваться только агрегированные результаты. Спасибо!

4

Общее расстояние (км)

[illegible]

Перечень документов необходимые для оформления экорта скоропортящихся сельскохозяйственных грузов

№	Название документа (пожалуйста добавьте в таблицу все не указанные документы)	Название агентства выдающий документ	Время выдачи документа (дни/ часы)		Стоимость документа (пожалуйста укажите в национальной валюте)		Форма подачи документов в таможенный орган		Комментарии
			Согласно регламенту	фактически	официально	неофициально	Электронный (да/нет)	Бумажный (да/нет)	
1	Сертификат страны происхождения								
2	Сертификат соответствия								
3	Фитосанитарный сертификат								
4	Разрешение на перевозку и транзит								
5									
6									
7									
	Всего (дни/ часы)								
	Всего (стоимость)								