

ENPI 2011 / 264 459

## Логистические процессы и морские магистрали II

в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове,  
Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине

*Отчет о ходе осуществления проекта IV – Приложение 3*

*Предложения по улучшению правовой среды для морских магистралей и  
логистики: Часть III*

*Апрель 2013 г.*



Проект финансируется  
Европейским Союзом



Проект осуществляется  
Egis International / Dornier Consulting



## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ</b> .....	<b>6</b>
<b>КРАТКИЙ ОБЗОР</b> .....	<b>7</b>
<b>1 МЕТОДОЛОГИЯ</b> .....	<b>10</b>
<b>2 ПЕРЕДОВОЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ</b> .....	<b>11</b>
2.1 ОБЩАЯ ПРИМЕНИМОСТЬ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ ЕС .....	11
2.2 РЕЛЕВАНТНЫЕ ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ .....	11
2.2.1 Директива 2010/65 ЕС: Предоставление сведений о судах, прибывающих и/или выходящих из портов государств-членов ЕС .....	11
2.2.2 Директива 2002/65 ЕС, с поправками и дополнениями в Директиве 2011/15 о системе мониторинга трафика судов Сообщества и систем информирования .....	12
2.2.3 Регламент (ЕК) 450/2008: Таможенный кодекс ЕС (модернизированный таможенный кодекс) .....	13
2.2.4 Решение № 624/2007/ЕК: Программа действий для таможенных служб ЕС (Таможня-2013) .....	17
2.2.5 Решения 2004/387/ЕК Европейского Парламента и Совета по интер-операбельной доставке услуг общеевропейского электронного правительства и 70/2008/ЕК о безбумажных технологиях в области таможенного дела и торговли .....	18
2.3 СООТВЕТСТВУЮЩАЯ ПОЛИТИКА ЕС .....	19
2.3.1 Сообщение Комиссии и Резолюция Совета по стратегическим целям и рекомендации в сфере морской транспортной политики ЕС до 2018 года .....	19
2.3.2 Резолюция Совета ЕС в отношении создания безбарьерного Европейского морского транспортного пространства .....	19
2.3.3 Сообщение Комиссии СОМ(2007)606 по развитию грузовых перевозок в ЕС .....	20
2.3.4 Рабочий документ Комиссии SEC(2007)1367 Отчет о Морских магистралях .....	20
2.4 СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ И КОНВЕНЦИИ .....	20
2.4.1 Пересмотренная Киотская конвенция ВТО .....	20
2.4.2 Конвенция по облегчению международного морского судоходства (FAL) .....	23
2.4.3 Соглашение о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА (СМП) .....	25
2.4.4 Правила о коносаменте (правила Гаага-Висби) .....	26
2.4.5 Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полной или частичной морской перевозки грузов («Роттердамские Правила») .....	27
2.5 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПЕРЕДОВОЙ (С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ЗАДАЧ ДАННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ) МЕЖДУНАРОДНОЙ ПРАКТИКИ .....	27
<b>3 ПРИЛОЖЕНИЕ: МЕТОДОЛОГИЯ</b> .....	<b>31</b>
<b>4 ПРИЛОЖЕНИЕ: ЧЕРНОМОРСКИЙ РЕГИОН</b> .....	<b>37</b>
4.1 ОЦЕНКА АРМЕНИИ .....	39
4.1.1 Общие замечания .....	39
4.1.2 Оценка .....	42
4.1.3 Рекомендации .....	46
4.2 ОЦЕНКА ГРУЗИИ .....	51
4.2.1 Общие замечания .....	51
4.2.2 Оценка .....	52
4.2.3 Рекомендации .....	56
4.3 ОЦЕНКА МОЛДОВЫ .....	57
4.3.1 Общие положения .....	57
4.3.2 Оценка .....	60



4.3.3	Рекомендации .....	65
4.4	ОЦЕНКА УКРАИНЫ.....	68
4.4.1	Общие замечания .....	68
4.4.2	Оценка.....	72
4.4.3	Рекомендации .....	76
<b>5</b>	<b>ПРИЛОЖЕНИЕ: СТРАНЫ КАСПИЙСКОГО РЕГИОНА .....</b>	<b>79</b>
5.1	ОЦЕНКА АЗЕРБАЙДЖАНА.....	81
5.1.1	Общие положения.....	81
5.1.2	Оценка.....	83
5.1.3	Рекомендации .....	87
5.2	ОЦЕНКА КАЗАХСТАНА.....	91
5.2.1	Общие положения.....	91
5.2.2	Оценка.....	94
5.2.3	Рекомендации .....	99
5.3	ОЦЕНКА КЫРГЫЗСТАНА.....	102
5.3.1	Общие положения.....	102
5.3.2	Оценка.....	105
5.3.3	Рекомендации .....	109
5.4	ОЦЕНКА ТАДЖИКИСТАНА.....	111
5.4.1	Общие положения.....	111
5.4.2	Оценка.....	113
5.4.3	Рекомендации .....	117
5.5	ОЦЕНКА УЗБЕКИСТАНА.....	119
5.5.1	Общие положения.....	119
5.5.2	Оценка.....	121
5.5.3	Рекомендации .....	126
<b>6</b>	<b>ИСТОЧНИКИ .....</b>	<b>130</b>



## ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1: Основные результаты .....	8
Таблица 2: Основные требования Директивы 2010/65 .....	11
Таблица 3: Основные требования Директивы 2002/65 .....	12
Таблица 4: Основные требования Регламента 450/2008.....	13
Таблица 5: Основные требования Киотской конвенции.....	21
Таблица 6: Основные требования Конвенции FAL .....	24
Таблица 7: Сопоставление международных требований .....	27
Таблица 8: Определение конкретных (правовых) передовых международных практик.....	29
Таблица 9: Индикатор «узких мест» .....	31
Таблица 10: Принципы Конвенции ООН «О транзитной торговле внутриконтинентальных государств» .....	34
Таблица 11: Рекомендация ТРАСЕКА .....	35
Таблица 12: Оценка Армении .....	42
Таблица 13: Рекомендация № 1 для Армении: Содействие в реализации «единого окна».....	46
Таблица 14: Рекомендация № 2 для Армении: Содействие в реализации концепции экономического оператора .....	47
Таблица 15: Рекомендация № 3 для Армении: Модернизация Таможенного кодекса .....	48
Таблица 16: Рекомендация № 4 для Армении: Присоединение к Конвенции ООН о транзитной торговле внутриконтинентальных государств .....	49
Таблица 17: Оценка Грузии.....	52
Таблица 18: Оценка Молдовы .....	60
Таблица 19: Рекомендация № 1 для Молдовы: Электронная оценка рисков по транзиту .....	65
Таблица 20: Рекомендация № 2 для Молдовы: ТП в реализации концепции «единого окна» .....	65
Таблица 21: Рекомендация № 3 для Молдовы: ТП в создании Центра управления таможенными рисками.....	66
Таблица 22: Рекомендация № 4 для Молдовы: ТП в разработке нового Таможенного кодекса .....	67
Таблица 23: Оценка Украины.....	72
Таблица 24: Рекомендация № 1 для Украины: Пилотный проект по внедрению «единого окна» в Одессе .....	76
Таблица 25: Рекомендация № 3 для Украины: ТП в реализации концепции экономических операторов .....	76
Таблица 26: Рекомендация № 4 для Украины: Показатели эффективности для портовых услуг ....	77
Таблица 27: Рекомендация № 4 для Украины: Твиннинг с участием портовых и таможенных администраций ТРАСЕКА и других регионов .....	78
Таблица 28: Оценка Азербайджана .....	83
Таблица 29: Рекомендация № 1 для Азербайджана: Круглый стол по вопросам реализации концепции «единого окна».....	87
Таблица 30: Рекомендация № 2 для Азербайджана: Оценка сухопутного пересечения границы с Грузией .....	88
Таблица 31: Рекомендация № 3 для Азербайджана: Бенчмаркинг в области внедрения концепции экономического оператора .....	90
Таблица 32: Оценка Казахстана .....	94
Таблица 33: Рекомендация № 1 для Казахстана: Регулярные круглые столы по вопросам реализации концепции «единого окна» .....	99
Таблица 34: Рекомендация № 2 для Казахстана: Эффективность пограничного перехода в порту Актау .....	100
Таблица 35: Рекомендация № 3 для Казахстана: Бенчмаркинг в области внедрения концепции экономического оператора .....	101
Таблица 36: Оценка Кыргызстана .....	105
Таблица 37: Рекомендация №1 для Кыргызстана: Подзаконные акты по внедрению единого окна.....	109
Таблица 38: Рекомендация №2 для Кыргызстана: Содействие в реализации концепции экономического оператора .....	110
Таблица 39: Оценка Таджикистана .....	113
Таблица 40: Рекомендация №1 для Таджикистана: Поддержка в реализации концепции «единого окна» .....	117



Логистические процессы и морские магистрали II

Таблица 41: Рекомендация №2 для Таджикистана: Содействие в реализации концепции экономического оператора .....	118
Таблица 42: Оценка Узбекистана .....	121
Таблица 43: Рекомендация №1 для Узбекистана: Содействие в реализации концепции «единого окна» .....	126
Таблица 44: Рекомендация №2 для Узбекистана: Содействие в реализации концепции экономического оператора .....	127
Таблица 45: Рекомендация №3 для Узбекистана: Электронная оценка рисков .....	127
Таблица 46: Рекомендация №4 для Узбекистана: Реформа Таможенного кодекса .....	128





## СПИСОК АББРЕВИАТУР

FAL	Конвенция по облегчению международного морского судоходства
HVR	Правила Гаага – Висби
IBM	Интегрированное управление границами (Integrated Border Management)
SAD	Единый административный документ (Single Administrative Document)
TAIEX	Инструмент технического содействия и информационного обмена
АИС	Автоматическая идентификационная система
ВКД	Ввозная краткая декларация
ВТО	Всемирная таможенная организация
ГЧ	Государство-член
ЕК	Европейская Комиссия
ЕПС	Европейская политика соседства
ЕС	Европейский Союз
ИМО	Международная морская организация
КПЭ	Ключевой показатель эффективности
МОВ	Меморандум о взаимопонимании
ОИП	Обязательная информация о происхождении
ОМП	Оператор мультимодальной перевозки
ОМС	Основное Многостороннее Соглашение ТРАСЕКА
ОТИ	Обязательная тарифная информация
СДИ	Система дальней идентификации и контроля местоположения судов
СМП	Соглашение о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА.
ТП	Техническая помощь
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия
Флагманская инициатива программы Восточного Партнерства "Интегрированное управление границами"	Флагманская инициатива ЕС, нацеленная на сотрудничество в сфере управления границами в странах Восточного Партнерства, призвана повысить безопасность, сократить контрабанду и торговлю людьми, содействовать облегчению пересечения людьми границ стран, не входящих в ЕС. Она также призвана содействовать гармонизации правил управления границами в соседних странах и внедрению передовой практики в соответствии со стандартами ЕС по управлению границами.



## ВВЕДЕНИЕ

Настоящее исследование посвящено определению правовых барьеров в отдельных странах ТРАСЕКА, касающихся морского транспорта и, соответственно, мультимодальных перевозок (перевалки грузов с морского на автомобильный или железнодорожный транспорт), а также в нем предлагаются пути преодоления этих барьеров.

Таким образом, объем исследования включает анализ правовых барьеров с момента поступления груза в национальную юрисдикцию на борту судна до момента достижения грузом пункта назначения в данной юрисдикции либо доставки груза другим видом транспорта в другую юрисдикцию.

Настоящий отчет по идентификации юридических барьеров для перевозок (и торговли) не претендует на полноту охвата абсолютно всех правовых или околоправовых вопросов, поскольку это выходило бы за рамки поставленной задачи. Следовательно, данное исследование позволяет рассмотреть и устранить не каждое юридическое препятствие, однако были отфильтрованы и проанализированы наиболее важные из них.

Существует все еще много препятствий, мешающих прохождению транспортных потоков, в основном, технического, политического и иного характера. Некоторые из них обусловлены нормативно-правовой средой.

Законодательство всегда является отражением политики, и невозможно лишь с помощью закона инициировать изменения. Политика всегда идет на первом месте, а затем, после того как заинтересованные стороны договорились об изменении, в идеале закон должен отразить его и подкрепить политику.

Имеется в виду, что закон сам по себе не означает, что ситуация на местах на самом деле выглядит так, "как определено в законе". В некоторых случаях даже политики и законодательства недостаточно, поскольку на местах существуют устоявшиеся системы, способные противостоять изменениям, действуя вопреки политике и закону.

Именно поэтому ЕС настаивает именно на эффективной реализации его опыта, не позволяя обмануть себя законами и нормативными актами, которые принимаются национальными парламентами. Если законы эффективно не реализуются к определенному сроку, Комиссия рассматривает это как несостоявшуюся передачу опыта и налагает штрафы. Вот почему настоящий отчет не только рассматривает вопросы транспонирования законов, принципов, режимов, но также анализирует эффективность реализации законов и правил.

Анализ охватывает страны черноморского региона – Грузию, Молдову и Украину, включая Армению в силу ее географической близости к Черному морю, а также страны Каспия – Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан. Были предприняты попытки включить также анализ по Туркменистану, однако туркменские источники были недоступны в период выполнения отчетных задач.

Данный отчет является третьей заключительной частью исследования юридических аспектов по проекту «LOGMOS» для Кавказа и регионов Черного моря и Центральной Азии, проводившегося с самого начала проекта. Результаты данного исследования послужат основой для юридических рекомендаций мастер-плана.





## КРАТКИЙ ОБЗОР

Анализ показывает, что для обеспечения беспрепятственного прохождения транспортных потоков из ЕС по территории его ближайших соседей и стран ТРАСЕКА необходимо принять соответствующие меры по устранению узких мест в правовой сфере. В таблице ниже приведены основные выводы и потенциальные сферы необходимого вмешательства.

В принципе, можно ограничиться мягкими мерами, проводя их последовательно и целенаправленно. Например, при разработке общего документа смешанной перевозки во всех юрисдикциях могут быть созданы рабочие группы, которые проведут оценку соответствующих национальных законодательств с точки зрения поставленных целей, с учетом ряда ключевых зон, которые должны быть определены (например, ТРАСЕКА). Этому вопросу необходимо посвятить несколько раундов региональных совещаний, в ходе которых надо стремиться к сближению позиций.

По завершению разработки основных положений потенциального документа смешанной перевозки, регулирующего ответственность в соответствии с Соглашением о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА (СМПб ратификация которого также должна быть реализована), этот совместно разработанный документ должен быть передан на рассмотрение странам-участницам, которые, в свою очередь, подготовят свои замечания. Несколько последующих раундов переговоров могли бы привести к совместному принятию документа. В этот процесс необходимо вовлекать экспедиторов, грузоотправителей, грузополучателей, и т.д. Это позволило бы проверить документ в действии и обеспечить обратную связь. На самом деле утверждение такого документа потребует привлечения более широкого круглого заинтересованных сторон - страховых компаний, потенциальных операторов смешанных перевозок, национальных администраций, таможенных органов и т.п.

Отсутствие содействия со стороны национальных (компетентных) органов власти соответствующих стран объясняется тем, что все они имеют свои специфические правовые полномочия и компетенции и, вследствие этого, отдельные институты не готовы к изменениям, не имея четких полномочий на предоставление информации. Необходимо будет проводить обучающие и информационные кампании и централизованно разъяснять, какие именно действия ожидаются со стороны соответствующих национальных органов. Одних лишь законов недостаточно, но, в то же время, без специального закона многого добиться невозможно.

Новые законы (таможенные кодексы и т.д.) были приняты в Грузии, Украине, Таджикистане, Казахстане и Азербайджане. Более того, некоторые страны работают над реформированием таможенного кодекса, в частности, Молдова и Армения. Там, где новый таможенный кодекс уже был принят, необходимо принятие соответствующих подзаконных актов (в Грузии это уже сделано). Для обеспечения последовательности политики и законодательных изменений потребуется содействие в их осуществлении, и это содействие может выражаться в мягких мерах, таких как обмен информацией и опытом, твиннинг, круглые столы. Все это можно также закрепить в пилотном проекте.

В некоторых странах реализована и продолжает внедряться концепция «единого окна». В ее основе лежит эффективное сотрудничество обычно разделенных администраций и учреждений. При этом, возможность самостоятельно убедиться в ее успешном применении, учебные поездки (например, в Грузию), или успешно реализованный пилотный проект по созданию службы «единого окна», например, в порту способствовали бы привлечь дополнительный грузопоток, если распространится информация о том, что время ожидания значительно сокращено, а объем необходимой документации – уменьшен. Это может послужить примером для подражания.





## Логистические процессы и морские магистрали II

Электронное предварительное декларирование также пока не введено повсеместно, отсутствует необходимое аппаратное и программное обеспечение, и эту проблему надо решать в приоритетном порядке. Возможно, с помощью специального проекта технической помощи с компонентом поставки, интенсивным обучением и помощью по внедрению. Это позволило бы улучшить ситуацию в странах, где предварительное электронное декларирование еще не реализовано.

Более конкретные рекомендации содержатся в Приложениях, в таблице ниже сведены основные заключения исследования и предлагаемые меры.

**Таблица 1: Основные результаты**

№	Заключения	Предлагаемые действия	Страны
1	Недостаточное сотрудничество между таможенными органами и другими значимыми государственными органами.	<ul style="list-style-type: none"><li>- Принятие подзаконных актов в целях реализации;</li><li>- Описание опыта Грузии (рабочие группы)</li><li>- Пилотные проекты.</li></ul>	Все, за исключением GE и AZ
2	Предварительные электронные уведомления.	<ul style="list-style-type: none"><li>- Внедрение контрольных показателей ЕС;</li><li>- Техническая помощь;</li><li>- Поставки оборудования и программного обеспечения.</li></ul>	UA, MOL, KAZ, AZ, TAJ, UZB, KYR
3	Концепция «единого окна».	<ul style="list-style-type: none"><li>- Техническая помощь;</li><li>- Пилотные проекты;</li><li>- Твиннинг и/или круглые столы, обмен опытом и информацией;</li><li>- TAIEХ; Флагманская инициатива программы Восточного Партнерства "Интегрированное управление границами";</li><li>- ЕЭК ООН;</li></ul>	UA, MOL, KAZ, TAJ, KYR, UZB
4	Внедрение концепции экономических операторов наряду с соответствующей нормативной базой, отражающей мировую практику.	<ul style="list-style-type: none"><li>- Информационный обмен;</li><li>- Круглые столы;</li><li>- UNECE;</li><li>- Флагманская инициатива программы Восточного Партнерства "Интегрированное управление границами";</li><li>- Твиннинг;</li><li>- Проекты ТП, разработка подзаконных актов.</li></ul>	Все страны, за исключением GE
5	Электронная оценка рисков	<ul style="list-style-type: none"><li>- ТП в изучении текущей ситуации по странам;</li><li>- План действий по внедрению совместимой в международном плане системы оценки рисков;</li></ul>	KAZ, MOL, KYR, UZB



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Заключения	Предлагаемые действия	Страны
		<ul style="list-style-type: none"><li>- Поставки оборудования и программного обеспечения;</li><li>- Подготовка персонала.</li></ul>	
6	Законодательная реформа	<ul style="list-style-type: none"><li>- ТП по разработке, пересмотру и обновлению национальных законодательных и подзаконных актов;</li><li>- Подготовка персонала.</li></ul>	KAZ, MOL, UA, TAJ, (AZ).
7	Сравнительный анализ (бенчмаркинг) в отношении концепций экономических операторов и «единого окна», и, в определенной степени, в области мультимодальных перевозок. Цель данного анализа – показать, перекликаются ли (и если да, до в какой степени) соответствующие нормы стран-участниц ТРАСЕКА в региональном и международном масштабе.	<ul style="list-style-type: none"><li>- Круглый стол ТРАСЕКА, соглашение по методологии и сравнительным показателям;</li><li>- ТП в оценке текущей ситуации;</li><li>- Разработка планов действий по отдельным странам;</li><li>- Презентация ТРАСЕКА результатов и планов действий.</li></ul>	Все
8	Отсутствие на сегодняшний день документа, регулирующего сферы ответственности в смешанных перевозках.	<ul style="list-style-type: none"><li>- Круглые столы;</li><li>- Целевые группы по разработке документа смешанной перевозки в краткосрочной и среднесрочной перспективе;</li><li>- Подписание СМП странами, которые до сих пор его не ратифицировали в краткосрочной и среднесрочной перспективе;</li><li>- Однако, проект «LOGMOS» рекомендует на ближайшую перспективу сконцентрировать усилия на адаптации законодательства и применении норм, которые уже себя хорошо зарекомендовали в других странах (таких как концепция «единого окна»)</li></ul>	Все



## 1 МЕТОДОЛОГИЯ

На первом этапе идентифицируются международные правовые требования (в основном, ЕС) в области морских перевозок и пересечения границ. Эти основные (правовые) принципы проецируются затем на действующие национальные законодательства, и проводится анализ, какие мягкие меры по упрощению транзита и морских перевозок и в каком объеме могли бы быть реализованы.

Анализ направлен на фактическое отражение правовых принципов ЕС в национальных законодательствах и их эффективную реализацию. Это один из краеугольных камней деятельности ЕС: государства-члены обязаны не только переносить нормативно-правовую базу, но и эффективно ее внедрять в целях достижения желаемых результатов.

Таким образом, методологию можно представить следующим образом:

1. Нормативно-правовая база ЕС / передовой международный опыт в качестве ориентира для этого задания;
2. Оценка по странам и
3. Рекомендации.

Конкретные оценки по странам и рекомендации содержатся в Приложениях к настоящему отчету.

Вопросы, касающиеся безопасности на море и загрязнения окружающей среды (его предотвращения), не являются предметом настоящего исследования, которое сфокусировано на мультимодальных перевозках грузов, предполагающих транспортировку морем с дальнейшей перевалкой на автомобильный или железнодорожный транспорт.

Заключения этого отчета также включены в тематическую главу по институциональной реформе и адаптации норм для стран ТРАСЕКА.



## 2 ПЕРЕДОВОЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ

### 2.1 Общая применимость нормативно-правовой базы ЕС

«Передовой международный опыт» можно трактовать по-разному. В данном случае целесообразно заимствовать основные идеи ЕС и принципы международной практики, поскольку ЕС оказывает влияние на коридор ТРАСЕКА, сопутствующие виды транспорта и таможенные режимы.

ЕС финансирует ряд проектов технической помощи, способствующих упрощению транспортировки грузов по территории соседних стран и за их пределами. Страны-бенефициары, одоблив проекты технической помощи (и связанные с ними соглашения), в принципе согласились реформировать свои таможенные и транспортные законодательные базы в соответствии с основными принципами, применяемыми в ЕС.

Экспорт транспортных и таможенных правовых требований из ЕС является обоснованным, так как цель ТРАСЕКА состоит в упрощении перевозок и продвижении наиболее эффективных транспортных маршрутов. Конечно, государства-члены ЕС не несут юридических обязательств по переносу нормативно-правовой базы ЕС. Тем не менее, опыт ЕС, который по праву считается передовой международной практикой, может быть широко использован для реформирования государственного сектора в странах, не являющихся членами ЕС, в частности, имеющих тесные связи с Евросоюзом. Кроме того, в отношениях с некоторыми странами ТРАСЕКА существуют двусторонние обязательства по транспонированию основных принципов ЕС, связанных с законодательством в области таможни и транспорта.

### 2.2 Релевантные правовые основы

ЕС постоянно стремится к упрощению и гармонизации таможенных процедур внутри сообщества и совершенствованию мультимодальных транспортных маршрутов, как в рамках ЕС, так и на его внешних границах. Соответствующее законодательство начинается с захода морских судов в территориальные воды и порты ЕС, выгрузки груза и его таможенного оформления. Вопросы безопасности мореплавания и сохранности не включены в используемую в настоящем отчете методологию.

В последующих главах анализируются последние и самые актуальные директивы ЕС.

#### 2.2.1 Директива 2010/65 ЕС: Предоставление сведений о судах, прибывающих и/или выходящих из портов государств-членов ЕС

Целью настоящей Директивы является установление упрощенных и гармонизированных процедур для морского транспорта государств-членов ЕС, с использованием электронных средств передачи данных и рационализованного формата отчетности.

Директива ссылается на Директиву ЕС 2002/59, учредившую коммутаторную информационную систему контроля трафика судов (SafeSeaNet), и Конвенцию ИМО по облегчению международного морского судоходства, т.н. Конвенцию FAL.

Конкретные положения этой Директивы приведены в таблице ниже.

**Таблица 2: Основные требования Директивы 2010/65**

Статья	Требования
3	- ГЧ: гармонизация и координация отчетности. - ЕК: разработка механизма отчетности.
4	Уполномоченное лицо на судах предоставляет предварительное уведомление.



Статья	Требования
5	- Электронное представление данных должно быть реализовано к 2015 году. - «Единое окно» (SafeSeaNet и электронная таможня) должны быть реализованы к 2015 году. - ГЧ должны провести консультации с экономическими операторами (заинтересованными сторонами).
6	- ГЧ должны делиться информацией, полученной с помощью SafeSeaNet. - Эта информация должна быть (по запросу) доступной для других ГЧ.
7	ГЧ должны принять формы, предусмотренные FAL.
8	ГЧ должны обеспечить конфиденциальность соответствующих данных.
Приложение	Перечень отчетных процедур
	1. Требования SafeSeaNet, см. главу ниже.
	2. Личная пограничная проверка / в данном случае несущественно.
	3. Уведомление об опасных или загрязняющих грузах.
	4. Уведомление об отходах и остатках/ в данном случае несущественно.
	5. Уведомление о сведениях безопасности/ в данном случае несущественно.
	6. Краткая декларация ввозимых товаров в соответствии с Таможенным кодексом Сообщества, см. главу ниже.
	Формы FAL (№2 по грузам)

### 2.2.2 Директива 2002/65 ЕС, с поправками и дополнениями в Директиве 2011/15 о системе мониторинга трафика судов Сообщества и систем информирования

SafeSeaNet - это система обмена навигационной информацией ЕС, обеспечивающая соблюдение соответствующего законодательства ЕС и направленная на безопасность мореплавания, сохранность грузов в порту и на море, защиту морской среды и эффективность морского транспорта и морских перевозок. Что касается морских перевозок и транспорта, система относится ко всем судам валовой вместимостью 300 т и больше, а также для всех судов, за исключением военного флота, малых рыболовных и туристических судов и катеров.

Международные конвенции в области транспорта, подпадающие под действие SafeSeaNet, включают:

- Международный Кодекс Морской Перевозки Опасных Грузов;
- Кодекс безопасной практики для твердых навалочных грузов ИМО.

Основные положения Директивы о SafeSeaNet:

Таблица 3: Основные требования Директивы 2002/65

Статья	Требование
4	- Требования по предварительному уведомлению (Приложение 1). - Дополнительные требования для судов, транспортирующих опасные/загрязняющие грузы.
5	Обязанность ГЧ по осуществлению мониторинга и системам судовых сообщений.
6	Обязательное использование АИС (рыболовство) и СДИ при входе в воды ЕС.
9	Требование к ГЧ о наличии соответствующего технического оборудования и квалифицированного персонала.
12, 13	Требования к информации об опасных грузах.
14	ГЧ должны обмениваться информацией и обеспечивать совместимость передаваемых данных.
22	ГЧ должны назначить компетентный орган для реализации системы SafeSeaNet и ее требования.



### 2.2.3 Регламент (ЕК) 450/2008: Таможенный кодекс ЕС (модернизированный таможенный кодекс)

Важнейшая основа ЕС – это внутренний рынок и таможенный союз, способствующие развитию свободной торговли. В ЕС были введены правила и процедуры внутренней и внешней торговли. Законодательство ГЧ в отношении таможенных процедур и пошлин постоянно адаптируется.

Преследуя цель упрощения внутренней (и внешней) торговли, ЕС также признал, что обоснованные интересы (борьба с мошенничеством, контрабандой и т.д.) представляют собой препятствие на пути развития свободной торговли. Таким образом, была внедрена система, предусматривающая обмен информацией, а также простые и быстрые стандартные пользовательские процедуры, позволяющая перенаправить ресурсы, которые ранее были заняты выполнением стандартных процедур, на борьбу с преступностью.

Релевантные положения Таможенного кодекса приведены в таблице ниже.

**Таблица 4: Основные требования Регламента 450/2008**

Статья	Требования
1	Применимость в отношении товаров, ввозимых на таможенную территорию ЕС или вывозимых из нее.
2	Таможенные органы должны стремиться к поддержанию надлежащего баланса между свободной торговлей и таможенными проверками (с защитой финансовых интересов ЕС от недобросовестной или незаконной торговли и обеспечением безопасности населения).
4.3	Определение таможенного контроля: <i>конкретные действия, совершаемые таможенными органами в целях обеспечения правильного применения таможенного законодательства и других законодательных актов, регулирующих порядок ввоза, вывоза, транзита, трансфера, хранения и конечного использования товаров, перемещаемых между таможенной территорией Сообщества и территориями других стран [...].</i>
4.7	Риск определяется как: <i>вероятность наступления определенного события в отношении ввоза, вывоза, транзита, передачи или конечного использования товаров, перемещаемых между таможенной территорией Сообщества и стран или территорий за ее пределами, а также наличия товаров, не имеющих статуса товаров, происходящих из Сообщества [...].</i>
4.20	Управление рисками определяется как: <i>систематическое выявление рисков и осуществление всех необходимых мер для ограничения риска. Это включает такие мероприятия, как сбор данных и информации, анализ и оценку риска, назначение и принятие мер, а также регулярный мониторинг и анализ этого процесса и его результатов, основанных на международных, ЕС и национальных источниках и стратегиях.</i>
5	Весь обмен данными между таможенным органом и (другими) таможенными органами и / или экономическими операторами должен осуществляться в электронном формате.
7	Дополнительный обмен информацией может осуществляться между таможенными органами и / или экономическими операторами, например, на основе меморандумов о взаимопонимании и т.д., упрощающих таможенную очистку.
9	Регулирует предоставление информации в отношении товаров таможенным органам.
10	ГЧ должны сотрудничать с ЕС в целях создания и поддержания системы электронного обмена информацией, в т.ч.: i. Содействие экономическим операторам в прохождении таможенных формальностей; ii. Заявка на таможенное оформление; iii. Приложения и решения, касающиеся ОТИ и ОИП;





Логистические процессы и морские магистрали II

Статья	Требования
	iv. Управление рисками; Наряду с правилами информационного обмена, стандартными формами и ведением данных.
13	Упрощение таможенного оформления для авторизованных экономических операторов. Авторизация может быть предоставлена в зависимости от: i. Соблюдения таможенных и налоговых требований; ii. Удовлетворительной системы управления транспортной отчетностью; iii. Платежеспособности; iv. Соответствующей профессиональной квалификации; v. Соблюдения соответствующих правил техники безопасности и стандартов безопасности.
17	Решения о применении таможенного кода Сообщества действительны на всей территории ЕС.
20	Таможенные органы должны по запросу принять решение в отношении обязательной тарифной информации (ОТИ) и обязательной информации о происхождении (ОИП). Они действительны в течение 3 лет.
21	Сдерживающие санкции за несоблюдение законодательства таможенного Сообщества.
23	Право на обжалование любых решений таможенных органов. ГЧ должны обеспечить оперативное рассмотрение апелляций.
25	Устанавливает основные права таможенных органов осуществлять контроль. Проверки подразделяются на «случайно-выборочные» и на основе «оценки / анализа риска», с применением методов электронной обработки данных. ГЧ должны использовать общую (в масштабах ЕС) «систему управления рисками», основанную на «обмене информацией о рисках», и установить «единые критерии оценки рисков», контрольные меры и приоритетные области контроля.
26	Создание системы комплексного обслуживания («единого окна»), при которой товар проверяется таможенными и другими органами власти в одно и то же время и в одном месте.
27	Пост-выпускной контроль (пост-аудит) может проводиться в любом месте, например, в помещении владельца товара.
29	Сведения, предоставленные таможенным органам, должны храниться в течение 3 лет.
30	Стандартные услуги таможенных служб являются бесплатными. Оплата может производиться за сверхурочную работу, анализ и отчеты экспертов, затраты на экспертизу товаров и исключительные меры контроля.
31	Публикация валютных курсов.
32	Таможенные органы должны действовать в пределах установленного времени.
33	Применение единых таможенных тарифов на основе комбинированной тарифной Номенклатуры 2568/87.
35 f	Происхождение товара (льготный и нельготный режим). Товар считается происходящим из той страны, на территории которой он был подвергнут последней существенной обработке/переработке.
40-43	Стоимость товаров определяется на основе рыночной стоимости данных товаров, или рыночной стоимости идентичных товаров, или сходных товаров, стоимости единицы продукта или методом сложения стоимости (в указанном порядке).
56	Таможенные органы могут потребовать обеспечения от экономических операторов (не являющихся государственными учреждениями) по таможенному долгу (наступившему и тому, который может возникнуть).
57	Сумма обеспечения должна точно соответствовать сумме, причитающейся в качестве таможенного долга. Если последняя не может быть установлена, размер обеспечения определяется исходя из наибольшей величины, но не более того.





Логистические процессы и морские магистрали II

Статья	Требования
59	Формы обеспечения: денежный депозит, поручительство, любые другие формы обеспечения платежей.
62	Комплексное обеспечение может охватывать ряд последовательных экспортных/ импортных операций.
65	Таможенные органы должны вернуть обеспечение сразу после погашения таможенного долга.
72	Таможенная пошлина должна быть оплачена в течение 10 дней (возможно продление срока).
87	Товары, ввозимые в ЕС, должны быть перечислены в «Ввозной краткой декларации (ВКД)». ВКД должна быть подана в компетентный таможенный орган, <u>прежде чем</u> товары пересекут таможенную границу. Таможенные органы могут принимать ВКД от экономических операторов (если те имеют доступ к этой системе).
88	<ul style="list-style-type: none"><li>- ВКД должна подаваться в электронной форме. Таможенные органы в исключительных случаях могут принять бумаги ВКД на бумажном носителе;</li><li>- ВКД должна подаваться импортером, грузополучателем, любым ответственным лицом или любым лицом, способным предъявить товары;</li><li>- Для импорта в ЕС ВКД может быть грузовой декларацией, уведомлением об отправке или загрузочной ведомостью.</li></ul>
91	<p>В отношении таможенного контроля при ввозе товаров (не являющихся товарами Сообщества) в ЕС, основаниями для контроля (обязательными, но не исчерпывающими), являются: <i>защита общественной морали, публичная политика, общественная безопасность, защита жизни и здоровья людей, охрана животных и растений, защита национального художественного, исторического и археологического достояния, охрана промышленной и коммерческой собственности, в том числе контроль над сырьем для наркотиков, товарами, нарушающими определенные права на интеллектуальную собственность, и денежными средствами, ввозимыми в Сообщество, а также сохранение и управление рыбными запасами и меры торговой политики.</i></p> <p>После определения таможенного режима, товары Сообщества не подлежат таможенному контролю. Товары, не происходящие из Сообщества, подлежат таможенному контролю до изменения их статуса (в качестве товаров Сообщества), а также реэкспорта или уничтожения.</p>
92	Транспортировка товаров после ввоза в ЕС должна осуществляться без задержек, по указанному маршруту в указанный таможенный пункт, любое другое согласованное место или в свободную зону. Грузоотправитель (перевозчик) груза несет ответственность за выполнение этого обязательства. Транзит не подлежит этому правилу, если пункт назначения товара находится за пределами ЕС, равно как и транспортные средства, временно покидающие ЕС (с пунктом происхождения и назначения ЕС) по морю и воздуху.
95	Немедленное предъявление товара по прибытии в ЕС таможенному органу по месту его нахождения, в любом другом указанном месте или в свободной зоне. Ответственность несут: 1. Лицо, осуществившее ввоз товаров в ЕС; 2. Лицо, от имени которого товары были ввезены или 3. Лицо, ответственное за транспортировку товаров.
96	По требованию груз должен быть выгружен и предъявлен на таможне.
99	Транзит освобождается от формальностей, указанных в Ст. 92 (транспортировка) и, если товары уже определены как транзитные, то и от других формальностей.
101	Презумпция товаров Сообщества означает, что все товары в ЕС считаются товарами Сообщества, пока не будет установлено, что они не являются товарами Сообщества.
105	ГЧ должны определить компетентные таможенные офисы, с фиксированным (и предсказуемым) временем работы и процедурами, «не препятствующими и не нарушающими международный трафик».



Логистические процессы и морские магистрали II

Статья	Требования
106	Возможно централизованное оформление, то есть доверенное лицо может подать таможенную декларацию на товары, которые предъявляются на другом таможенном пункте.
107	Таможенная декларация должна составляться в электронной форме, в базе данных таможи либо декларанта, если таможен обеспечен доступ к ней, и если системы являются совместимыми.
108-9	Регулирует стандартные и упрощенные таможенные декларации.
112	Совместимые декларации должны быть приняты незамедлительно, если товары доступны для контроля. Таможня может отказать от требования предъявления товаров. Если декларация подается в другой таможенный офис - не туда, где фактически находится товар - то таможенный орган по месту нахождения товара подтверждает его доступность для проверки.
115	В случае сборных грузов таможенные органы по заявлению декларанта с учетом обременительности декларации в силу смешанного характера груза могут согласиться с тем, чтобы взимать таможенные пошлины со всех грузов на базе тарифных ставок, не превышающих максимальный уровень.
118	Проверка таможенной декларации путем взятия проб / образцов и частичной инспекции.
120	Результат проверки имеет полную силу на всей территории ЕС
123	Таможенные органы должны выпустить товар, как только таможенная декларация была проверена или была принята без проверки. Проверка должна быть завершена в течение разумного периода времени. Все грузы, прошедшие проверку, должны быть выпущены одновременно.
124	Если товары подлежат уплате таможенной пошлины (импорт / экспорт), их выпуск осуществляется при условии уплаты пошлины, предоставления обеспечения или оплаты наличными.
126	<u>Санкции</u> таможенной администрации: конфискация, уничтожение или иная утилизация товаров.
129	Выпуск иностранных товаров «в свободное обращение» осуществляется при условии: i. Уплаты ввозных таможенных пошлин; ii. Уплаты прочих сборов (ветеринар, и т.д.); iii. Отсутствия ограничений; iv. Завершения формальностей по импортным грузам. Выпуск в свободное обращение придает иностранным товарам статус товаров Сообщества.
135	Предложение особых таможенных процедур: транзит, хранение, особый характер использования и переработка. Для всех процедур, <u>кроме транзита</u> , требуется разрешение.
144	Внешний транзит: иностранные товары могут перемещаться между двумя пунктами на таможенной территории ЕС без: i. уплаты импортных таможенных пошлин; ii. иных сборов (по закону или в соответствии с правилами); iii. применения мер торговой политики (за исключением запрещенных товаров). Товары могут перемещаться в соответствии с: i. процедурой внешнего транзита Сообщества; ii. Конвенцией МДП (TIR); iii. Конвенцией АТА/Стамбул; iv. Конвенцией о навигации по Рейну; v. Пр.
145	Внутренний транзит: свободное перемещение товаров Сообщества между двумя пунктами на таможенной территории ЕС с сохранением их статуса.
146	Обязательства участника процедуры коммунитарного транзита по предоставлению гарантий оплаты импортных и экспортных пошлин.
175	Для товаров, покидающих таможенную территорию ЕС, необходимо подавать





Статья	Требования
	предварительную экспортную декларацию (кроме товаров, проходящих через воздушное пространство и территориальные воды). Если товары вывозятся под таможенной процедурой, требуется таможенная декларация или уведомление о последующем реэкспорте, в противном случае требуется только краткая экспортная декларация.
177	Вывозные формальности: экспортные пошлины, другие формальности; ограничения только по обоснованным причинам: общественная мораль, безопасность и т.д. Товары предъявляются в таможенный орган, после чего осуществляется их выпуск для экспорта.
178	Процедура выпуска для экспорта
180	Краткая экспортная декларация должна составляться в электронной форме.

#### **2.2.4 Решение № 624/2007/ЕК: Программа действий для таможенных служб ЕС (Таможня-2013)**

Это решение Европейского парламента и Совета направлено на создание программы действий для расширенного (унифицированного) таможенного союза. Оно отражает подход ЕС к упрощению и унификации таможенного союза, с выходом за внешние границы и с использованием законодательных инструментов (решений), а также пути выделения средств (см. раздел 13, ст. 16) на реализацию этого решения.

Со стороны ЕС приглашены страны-кандидаты на вступление ЕС, потенциальные страны-кандидаты и даже ряд стран-бенефициаров ЕПС. Сформулирована рабочая программа по реализации конкретных действий. Цели Решения, в частности, предполагают:

- снижение административного бремени и затрат в связи с соблюдением правовых норм экономическими операторами путем совершенствования стандартизации и упрощения таможенных систем и контроля, а также поддержка открытого и прозрачного сотрудничества с коммерческими структурами;
- выявление, развитие и применение передовых методов работы, в частности, в области аудиторских проверок таможенного оформления, анализа рисков, таможенного контроля и упрощения процедур;
- поддержка системы оценки эффективности таможенных администраций государств-членов в целях повышения результативности их работы;
- [...] обеспечение единообразной и однозначной тарифной классификации в Сообществе, в частности, путем улучшения координации и сотрудничества между лабораториями;
- содействие созданию общеевропейской электронной среды в таможенном деле за счет развития совместимых коммуникаций и информационного обмена в сочетании с системой необходимых законодательных и административных изменений;
- [...] содействие развитию эффективных таможенных администраций в третьих странах;
- развитие сотрудничества между таможенными администрациями государств-членов и третьих стран, в частности, стран-партнеров в рамках Европейской политики соседства [...].

Решение содержит перечень мероприятий, которые будет необходимо осуществить, в том числе:



## Логистические процессы и морские магистрали II

- создание системы коммуникации и обмена информацией; компьютеризированные системы транзита и тарифов, объединенная номенклатура, и, в частности, система электронной таможни;
- сравнительный анализ для выявления передового опыта;
- семинары и рабочие совещания, обмен информацией и опытом;
- проектные и управляющие группы, пилотные инициативы;
- ознакомительные поездки и тренинги;
- мониторинг прогресса.

С целью формализации предлагаемых действий создан Комитет «Таможня - 2013».

### **2.2.5 Решения 2004/387/ЕК Европейского Парламента и Совета по интероперабельной доставке услуг общеевропейского электронного правительства и 70/2008/ЕК о безбумажных технологиях в области таможенного дела и торговли**

Лиссабонская Стратегия включает принцип упорядочения и повышения эффективности государственных услуг (электронное правительство) с целью повышения конкурентоспособности ведения бизнеса в ЕС. Решение 2004/387/ЕС предполагает интероперабельную доставку услуг общеевропейского электронного правительства государственным администрациям, деловым кругам и гражданам. Комиссии и ГЧ рекомендуется обеспечить внедрение эффективных, действенных и совместимых информационных и коммуникационных систем, позволяющих осуществлять обмен информацией между государственными органами и гражданами.

Это решение направлено, в частности, на реализацию мер по повышению эффективности организации и создание условий для сотрудничества служб таможенного контроля с обеспечением беспрепятственного прохождения потоков данных. Это позволит сделать таможенное оформление более эффективным, сократить административное бремя, помочь в борьбе с мошенничеством, организованной преступностью и терроризмом, обеспечить соблюдение финансовых интересов [и т.д]. Информационный обмен и информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) чрезвычайно важны для таможенных органов.

Решение 70/2008 является продолжением предыдущего решения в более широких политических и правовых рамках и направлено на окончательное внедрение безбумажных таможенных процедур. Цели Решения 70/2008, в частности, заключаются в следующем:

- содействие (повышение эффективности) импортно-экспортных процедур;
- сокращение времени таможенной очистки;
- согласование общего подхода к контролю товаров;
- быстрое предоставление и получение информации о международной цепочке поставок;
- обеспечение беспрепятственного оборота информации и данных между таможенными органами (разных стран) и экономическими операторами.

Эти цели предполагается достичь путем обеспечения:

- гармонизированного обмена унифицированными данными (моделей);
- оптимизации таможенных процедур;
- услуг электронной таможни для экономических операторов.





Ожидаемые результаты:

- Организация единых точек доступа для экономических операторов, позволяющая подавать электронные таможенные декларации даже за пределами государств-членов;
- Создание электронных интерфейсов для экономических операторов, позволяющих осуществлять все действия, связанные с таможней, даже за границей;
- Организация службы «единого окна», обеспечивающей непрерывный поток данных между экономическими операторами и таможенными органами, а также между таможенными органами разных стран.

В соответствии со статьей 14, к участию в указанной схеме приглашаются присоединившиеся к ЕС страны и страны-кандидаты на вступление.

### **2.3 Соответствующая политика ЕС**

Политика ЕС также является важным инструментом в формировании национальных режимов, потому что политика, по мере созревания, подкрепляется законодательством, а транспортная (в частности, в сфере морских перевозок) и таможенная политика ЕС является вполне сформировавшейся. Стратегические цели Комиссии и Совета, как правило, доступны и открыты для комментариев в их по-разному «окрашенных» публикациях.

#### **2.3.1 Сообщение Комиссии и Резолюция Совета по стратегическим целям и рекомендации в сфере морской транспортной политики ЕС до 2018 года**

Политика в области морского транспорта до 2018 года имеет следующие основные особенности, имеющие отношение к рассматриваемой теме:

Государствам-членам рекомендуется в кратчайшие сроки подписать, ратифицировать и выполнять Конвенцию ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, известной как «Роттердамские правила», в целях создания новой системы ответственности на море.

Комиссии предлагается уделять больше внимания морским перевозкам и соответствующим наземным структурам в ходе предстоящего пересмотра руководящих принципов Сообщества в сфере развития Трансъевропейской транспортной сети, в частности, мультимодальному сообщению европейских морских портов с внутренними районами стран.

Предложение ЕК в отношении директивы о процедурах передачи сведений о судах, прибывающих или выходящих в / из портов государств-членов Сообщества, COM (2009) 0011, направлены на упрощение, сокращение и ликвидацию административных процедур для европейского каботажного судоходства.

#### **2.3.2 Резолюция Совета ЕС в отношении создания безбарьерного Европейского морского транспортного пространства**

В указанных политических заключениях Совет формулирует свою политику и ожидания для Европейской Комиссии. Эти заключения предполагают:

- Признание систем e-maritime и e-freight в целях упрощения административных процедур. Для упрощения должны использоваться SafeSeaNet, системы АИС и СДИ;
- устранение лишних бюрократических барьеров в области морского транспортного пространства ЕС;





- ГЧ призваны разработать системы по упрощению национальных административных процедур;
- Полная совместимость законодательства ЕС и требований ИМО / FAL;
- Разработка руководящих принципов для упрощения ветеринарных, зоотехнических и фито-санитарных проверок, ускорения портовых операций;
- Разработка систем e-maritime и электронного «единого окна»;
- Сотрудничество с третьими странами в рамках соответствующих международных институтов, снижение административных барьеров в сфере международных морских перевозок (выравнивание «поля» для морских перевозок);
- Использование электронных деклараций.

### **2.3.3 Сообщение Комиссии COM(2007)606 по развитию грузовых перевозок в ЕС**

Этот политический документ затрагивает, в частности, вопросы упрощения каботажного судоходства (в связи с территориальными водами), «выхода и повторного захода» судов на территорию ЕС, даже если порты отправления и назначения находятся в ЕС, а также вопросы ответственности в мультимодальных перевозках.

### **2.3.4 Рабочий документ Комиссии SEC(2007)1367 Отчет о Морских магистралях**

Этот документ определяет Морские магистрали как «[...] существующие или новые услуги морского транспорта, которые интегрированы в логистические цепочки по доставке товаров от двери до двери и концентрируют грузовые потоки на жизнеспособных, регулярных, частых, высококачественных и надежных маршрутах каботажного судоходства».

Цели указанного документа - сокращение бюрократии, увеличение транспортной доступности и эффективности портов, интеграция морских магистралей в транспортное планирование [и др.] с использованием инициативы e-maritime. Ключевыми факторами в организации регулярных морских (магистральных) перевозок является их качество и конкурентоспособность, а также создание интерфейса и доступа к другим видам транспорта (сообщение между портами и внутренними районами). В документе упоминается комплексный подход к административному и таможенному обслуживанию (служба «единого окна») и непрерывность товарного потока от двери до двери, а также предлагаются показатели эффективности и ориентиры для сектора морских магистралей.

## **2.4 Соответствующие международные соглашения и конвенции**

### **2.4.1 Пересмотренная Киотская конвенция ВТО**

Киотская Конвенция состоит из трех частей: «Основной части», «Генеральных приложений» и «Специальных приложений». Для обеспечения соблюдения Киотской конвенции, Основная часть и Общие приложения должны быть реализованы в полном объеме. Специальные приложения не являются обязательными, но могут быть реализованы, оговорки относятся только к необязательным компонентам.

Основная часть содержит положения, касающиеся сферы применения, структуры, администрирования, присоединения и поправок. Общее Приложение содержит 10 глав, посвященных «Стандартам» и «Переходным стандартам». Также имеются 10 специальных



приложений, охватывающих различные аспекты таможенных процедур и разбитых на «стандарты» и «рекомендации по применению».

Киотская конвенция устанавливает стандарты передовой практики в следующих релевантных областях:

- управление рисками;
- система контроля на основе методов аудита;
- предварительное уведомление;
- информационные технологии;
- согласованные мероприятия;
- консультации с субъектами ВЭД;
- информирование о таможенных законах, правилах и нормах;
- система обращений по таможенным вопросам.

Важный принцип действенности Киотской конвенции состоит в том, что внимание сосредоточено на эффективной реализации обязательных положений конвенции, а не дословном переносе ее содержания на национальную почву, в соответствии с требованием ЕС в отношении эффективной реализации нормативно-правовой базы ЕС (где это требуется).

**Таблица 5: Основные требования Киотской конвенции**

Раздел	Стандарт	Переходный стандарт	Раздел
3.3	В общих пограничных пунктах заинтересованные таможенные администрации должны согласовывать часы работы и распределение компетенций.	В общих пограничных пунктах, осуществляется совместный контроль.	3.4
3.8	Заявитель несет ответственность за достоверность деклараций и уплату налогов и сборов.		
3.11	Формат подаваемых в электронной форме деклараций основывается на международных стандартах (как предписано).		
3.12	Минимизация требований по предоставлению информации, необходимы лишь сведения для определения пошлин и налогов.		
3.13	Частично неполные декларации являются приемлемыми (при условии последующего дополнения).		
3.14	После предоставления обеспечения (гарантий) по импортным пошлинам выпуск товаров осуществляется безотлагательно.		
3.17	Подтверждающие документы могут быть представлены на более позднем этапе.	Подтверждающие документы могут быть представлены в электронной форме.	3.18
3.21	Электронная подача деклараций		



Логистические процессы и морские магистрали II

Раздел	Стандарт	Переходный стандарт	Раздел
	должна быть разрешена.		
3.25	Возможно предварительное декларирование.		
		Упрощенная процедура для уполномоченных лиц	3.32
3.33	Проверка товаров должна проводиться как можно скорее после принятия решения о том, что они подлежат проверке.	Если требуется участие других компетентных органов (ветеринарной службы и т.д.), то проверка должна быть согласована таможенным органом и (по возможности) осуществляться одновременно.	3.35
3.40	Товары должны быть выпущены в свободное обращение, как только они были проверены или таможенный орган принял решение не проверять их, при условии: <ul style="list-style-type: none"><li>i. отсутствия нарушений;</li><li>ii. приобретения импортной/экспортной лицензии и других документов;</li><li>iii. получения всех разрешений;</li><li>iv. уплаты сборов/налогов или предоставления обеспечения.</li></ul>		
3.42	Если требуется лабораторный анализ, товары должны быть выпущены до получения результата, при условии предоставления достаточного обеспечения и отсутствии каких-либо запретов или ограничений в отношении этих товаров.		
3.43	Если произошло нарушение, товары должны быть выпущены, и таможня не должна ждать завершения юридических / административных действий, если товары не подлежат конфискации и если обеспечение покрывает и штрафы.		
4.2	Применимые пошлины и налоги должны быть рассчитаны как можно скорее после подачи грузовой декларации.		
5.5	Обеспечение должно приниматься любым таможенным офисом на таможенной территории.		
5.6	Обеспечение должно быть минимально возможным.		
6.2	Таможенный контроль должен ограничиваться необходимыми действиями.		





Раздел	Стандарт	Переходный стандарт	Раздел
6.4	Анализ рисков позволяет определить, какие товары/ транспортные средства должны быть проверены и в какой степени.		
		В целях совершенствования контроля следует использовать ИТ в максимально возможной степени.	6.9
7.1, 7.2, 7.3	Информационные технологии должны применяться в соответствии с международными стандартами, по результатам консультаций с непосредственно затронутыми сторонами.		
7.4	Законодательство должно предусматривать реализацию электронной таможни.		
8.2	Национальное законодательство определяет условия для третьих сторон, действующих от имени другого лица, и определяет ответственность за уплату таможенных пошлин, налогов и штрафов.		
9.4	Таможенные органы должны предоставлять информацию по запросам как можно быстрее.		
10.2, 10.4	Право на апелляцию в отношении решения, вынесенного таможенным органом.		
10.5, 10.6	Право на дальнейшее оспаривание решений в независимых органах и, наконец, судебных органах.		

#### **2.4.2 Конвенция по облегчению международного морского судоходства (FAL)**

Основные задачи так называемой Конвенции FAL заключаются в устранении ненужных задержек в морских перевозках, содействию сотрудничеству между правительствами, а также обеспечении максимально возможной степени единообразия формальностей и других процедур. Конвенция направлена на сокращение числа необходимых деклараций для таможенных и других компетентных органов.

Конвенция определяет в приложениях «Стандарты» и «Рекомендуемые практики» в отношении формальностей, связанных с приходом, стоянкой и отходом судов, экипажей, грузов и пассажиров. В случае, если какая-либо из стран-участниц не может реализовать обязательные требования Конвенции, необходимо уведомить об этом ИМО с обоснованием причин. Кроме того, в приложениях содержатся типовые формы, в т.ч. Форма 1: общая декларация ИМО, Форма 2: грузы и Форма 7: опасные грузы.



Таблица 6: Основные требования Конвенции FAL

Раздел	Стандарт	Рекомендация	Раздел
1.1	Государственные органы могут требовать лишь необходимый минимум информации	Использование методов автоматической обработки данных.	1.1.1
		Минимизация количества необходимых документов.	1.2
1.4	Электронный обмен данными между государственными органами и частным сектором (судовладельцами, компаниями-операторами и т.д.).	Устранение ненужных процедур.	1.7
1.5	Бумажное оформление является приемлемым.		
1.6	Минимизация требований в случае применения ЭОД.	Ликвидация ненужных процедур. Адаптация методов для мультимодального применения. Минимизация затрат.	1.7
2.1	Органы государственной власти должны требовать только следующие (заранее определенные) формы: i. Общая декларация, ii. Декларация о грузе, iii. Декларация о судовых припасах, iv. Судовая роль v. Список экипажа, vi. Список пассажиров, vii. Декларация Всемирной почтовой конвенции, viii. Морская санитарная декларация (формы приведены в Приложении).	Одни и те же формы для прихода и отхода.	2.2.1
2.11, 2.12	Максимальное количество документов и их копий требуется для прибытия и отбытия.		
		Минимизация формальностей, если судно заходит в другой порт в тех же территориальных водах (в той же стране).	2.14
		Время нахождения в порту должно быть сведено к минимуму (разгрузка и пр.).	5.1
		Процедура оформления грузов должна осуществляться гладко и без осложнений.	5.2
5.4	Лицензии, разрешения на импорт, перевалку и т.д. должны выдаваться быстро.	«Единое окно» для оформления; там, где это невозможно, оформление компетентными органами одновременно.	5.5
5.11	Физическое вмешательство (проверки и т.д.) производится на основе оценки рисков и должно быть сведено к минимуму.		



Раздел	Стандарт	Рекомендация	Раздел
		Для ускорения и упрощения оформления следует использовать методы ЭОД.	5.14
5.15	Выгрузка и временный ввоз контейнеров возможен, независимо от таможенного оформления.	Упрощенная процедура реэкспорта.	5.16
5.21	Судовладелец не несет ответственности за документы, необходимые для таможенной очистки, если судовладелец не является импортером / экспортером или выполняет функции такового.		
7.1	Безусловное денежное обязательство должно гарантировать (потенциально) несколько платежей, таможенные пошлины, иммиграция и т.д.		
		Обычные услуги государственных органов в порту, предоставляемые бесплатно. Во внерабочее время (и т.д.) за умеренную плату.	7.2, 7.5
7.3	Минимизация формальностей.		

### **2.4.3 Соглашение о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА (СМП)**

Основная цель так называемого СМП, подписанного в Баку в 1998 году, заключается в содействии созданию благоприятных условий для развития мультимодальных перевозок и соответствующей гармонизации законодательств стран. Оно имеет отношение и к морскому транспорту.

СМП охватывает взаимоотношения между различными участниками мультимодальных перевозок (транспортными компаниями, операторами мультимодальных перевозок, грузоотправителями, грузополучателями, другими физическими и юридическими лицами, действующими от имени отправителя, грузоперевозчиками в мультимодальных перевозках), а также определяет права, обязанности и ответственность каждого участника перевозок.

К государственным учреждениям, на первый взгляд, это не относится.

Функционально СМП применяется в случае, если пункт отправления или назначения мультимодальных перевозок расположен на территории одной из стран-участниц, и экспедитор также зарегистрирован в одной из стран-участниц.

Статья 4 определяет минимальное содержание транспортного документа для смешанной перевозки:

- Характер и состояние товара, код товара, описание количества и, если применимо, опасных грузов, стоимость груза;
- Наименование и местонахождение МТО (оператора смешанной перевозки);
- Наименования отправителя и получателя;





- Детали получения и адрес доставки, иные формальности;
- Тарифы для каждого вида транспорта;
- Детали маршрута;
- Пометки компетентных органов.

Существует принцип ответственности, хотя и ограниченной, за утрату и повреждение груза, МТО должны иметь возможность застраховать свою ответственность, но не обязаны это делать. Отправитель несет ответственность за достоверность информации, предоставленной МТО.

#### **2.4.4 Правила о коносаменте (правила Гаага-Висби)**

В принципе, перевозчик несет ответственность за повреждение или утрату груза, кроме исключений, которые регулируются правилами Гаага-Висби. Не все страны подписали два протокола с изменениями к первоначальным Гаагским правилам 1924 года. Речь идет о Брюссельском протоколе 1968 года (Правила Гаага-Висби) и Протоколе 1979 года.

Гаагскими правилами 1924 года были введены ограничения ответственности до 100 британских фунтов стерлингов на перевозчика или судно, за утрату и повреждение «места или единицы груза» при наличии коносамента, в котором указаны эти места или единицы. Для расчета ответственности грузоотправителя или перевозчика, единицы или места груза, в соответствии с данными коносамента, могли быть измерены по весу или объему в целях описания и расчета груза.

Контейнеры, с точки зрения правил 1924 года, стали новшеством, и поэтому не могли рассматриваться как «единицы». Правила Гаага-Висби 1968 года отрегулировали этот вопрос и использование коносамента как определяющего фактора. Если контейнер представляет собой «единицу», то он считается как единое целое, если контейнер содержит «единицы», то они и будут учитываться при расчете убытков.

Соответствующая статья 4(5) была заменена, и максимальная сумма ответственности перевозчика или грузоотправителя была повышена до 10000 франков (франк – денежная единица, содержащая 65,5 миллиграммов золота пробы 900 тысячных) на единицу или место, если отправитель указал стоимость в коносаменте (но это само по себе не является неоспоримым доказательством стоимости). В целях завершения этого вопроса согласно Протоколу 1979 года стоимость была привязана к специальным правам заимствования (СДР) по определению МВФ.

Ни перевозчик, ни судно не имеют права на ограничение ответственности, если может быть доказано, что повреждение или утрата груза явились результатом небрежности или преднамеренного поведения. Освобождение от ответственности (в соответствии с правилами Гаага-Висби) может применяться к служащему или агенту перевозчика, но не к независимым подрядчикам.

В случае повреждения товаров, если таковые видны, протест должен быть запущен в момент разгрузки или удаления, а если они не видны, то протест должен быть запущен в течение 3 дней после удаления / разгрузки. Срок давности по требованиям составляет 1 год.

В двух словах, правила Гаага-Висби определяют принцип ограничения ответственности для перевозчиков, в целом несущих ответственность. В соответствии с правилами Гаага-Висби, мультимодальные перевозки и доставка от двери до двери с принятием на себя ответственности одной стороной не представляются возможными.



#### 2.4.5 Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полной или частичной морской перевозки грузов («Роттердамские Правила»)

Роттердамские правила закрепили новый режим морской перевозки грузов и утвердили ответственность перевозчика при перевозке грузов от «двери до двери» не только на этапе международной морской перевозки, но и на этапе наземной или речной перевозки вплоть до окончательной доставки товара получателю. Короче говоря, Роттердамские Правила регламентируют ответственность в мультимодальных перевозках, при условии что морская перевозка является частью мультимодальной схемы (от двери до двери). Это означает, что Роттердамские правила охватывают как морские перевозки от порта до порта, так и мультимодальные перевозки с морским этапом. Вопросы о применимости Роттердамских правил и ответственности за потерю или ущерб возникают, если, например, первый этап мультимодальной перевозки осуществляется не морским, а автомобильным или железнодорожным транспортом.

До настоящего времени только Испания ратифицировала Роттердамские правила, а для вступления в силу требуется их ратификация 20 государствами. Это означает, что Роттердамские правила не имеют силы.

#### 2.5 Определение передовой (с точки зрения задач данного исследования) международной практики

Определение лучшей международной практики является специфичным для данного исследования. Оно не относится только к сфере таможен и не является характерным для сферы мультимодальных перевозок. Это определение относится к обеим областям, и только с юридической точки зрения охватывает период с момента ввоза товаров в территориальные воды до момента погрузки контейнера или груза на другой вид транспорта. Это определение, несомненно, связано с таможней, но не распространяется на вопросы и требования безопасности и охраны окружающей среды.

В аналитической части настоящего отчета (см. главы 4.1-4.4 выше) была представлена общая картина, а также неоднократно упоминались и обсуждались некоторые частные вопросы и темы. Они представлены в сводной таблице ниже.

**Таблица 7: Сопоставление международных требований**

N.	Требования (ключевые слова)	Директива 2010/65	Директива 2002/65*	Регламент 450/2008	Решение 624/2007	Решение 2004/387	Решение 70/2008	Резолюция Совета	SEC(2007)1367	ВТО, пересмотр Киотской конвенции	Конвенция FAL	СМП ТРАСЕКА
1	Информационный обмен, совместимость отчетных формальностей.	√	√	√	√	√	√			√	√	√
2	Предварительное уведомление через доверенное лицо.	√	√							√		
3	Электронное предоставление / обмен данными.	√		√	√	√	√	√	√	√	√	
4	Единое окно.	√		√			√	√	√			



Логистические процессы и морские магистрали II

N.	Требования (ключевые слова)	Директива 2010/65	Директива 2002/65*	Регламент 450/2008	Решение 624/2007	Решение 2004/387	Решение 70/2008	Резолюция Совета	SEC(2007)1367	ВТО, пересмотр Киотской конвенции	Конвенция FAL	СМП ТРАСЕКА
5	ГЧ обмениваются информацией с общей базы данных, совместимость электронных данных	√	√									
6	Формы FAL.	√						√			√	
7	Использование СДИ судами, заходящими в воды ЕС.		√									
8	Таможня проводит оценку рисков.			√						√	√	
9	Упрощенная процедура для уполномоченных экономических операторов.			√						√		
10	Решения таможенных органов, действующие в ЕС.			√								
11	Право апелляции (ad loco).			√						√		
12	Бесплатные услуги таможни (исключения).			√						√		
13	Применение общего таможенного тарифа / Комбинированная номенклатура.			√	√							
14	Обеспечение по таможенным пошлинам и другим потенциальным долгам.			√						√	√	
15	Предоставление ввозной краткой декларации децентрализованно.			√						√		
16	Транзитные товары освобождаются от формальностей.			√								√
17	Предсказуемые часы работы таможни, согласованность пересечения границы.			√						√		
18	Оформление децентрализованно.			√						√		
19	Использование контрольных показателей и КПЭ.				√							
20	Выпуск товаров в свободное обращение после предоставления обеспечения.			√						√		
21	Документ по мультимодальным											√



Логистические процессы и морские магистрали II

N.	Требования (ключевые слова)	Директива 2010/65	Директива 2002/65*	Регламент 450/2008	Решение 624/2007	Решение 2004/387	Решение 70/2008	Резолюция Совета	SEC(2007)1367	ВТО, пересмотр Киотской конвенции	Конвенция FAL	СМП ТРАСЕКА
	перевозкам, регулирующий ответственность.											

\* с изменениями ЕК 2011/15.

Некоторые из этих требований важны, поскольку охватывают целый ряд областей (такие как возможность предварительного уведомления, подачу таможенных деклараций в электронном виде и т.д.), другие важны в силу их природы, например, вопросы, связанные с обеспечением.

В приложениях к настоящему отчету правовая среда рассматриваемых стран проанализирована в той степени, в которой наиболее важные принципы нашли свое отражение в национальных законах и / или правилах. Помимо этого, при условии их отражения (транспонирования) на нормативном уровне, дается оценка фактической (эффективной) реализации этих принципов. В случае, если нормативное закрепление этих принципов отсутствует, оценивается то, применяются ли они, тем не менее, на практике, и если да, то в какой степени. В конце концов, эффективная реализация, в соответствии с принципом субсидиарности, не всегда требует наличия соответствующего закона, и наоборот, перенос нормы не означает ее автоматического выполнения.

Вопросы, которые определяются как лучшая международная практика и потенциально могут стать узкими местами в правовой сфере с точки зрения обеспечения непрерывности товарных потоков в морских перевозках, приведены в таблице ниже.

**Таблица 8: Определение конкретных (правовых) передовых международных практик**

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
1	Принятие предварительного уведомления о прибытии (формы FAL формы).	Конвенция FAL, ЕК 2010/65			
2	Предоставление информации (АИС, SafeSeaNet и т.д.).	ЕК 2010/65.			
3	Электронная подача декларации (ВКД) и пр.	ЕК 2010/65, 450/2008 и др.			
4	Концепция «единого окна» на таможне.	ЕК 2010/65, ВТО Киото и др.			
5	Использование таможенной оценки рисков.	ЕК 450/2008, ВТО Киото и др.			
6	Право апелляции	ЕК 450/2008,			



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
	(ad loco).	ВТО Киото и др..			
7	Бесплатные услуги таможни (исключения).	ЕК 450/2008, ВТО Киото и др.			
8	Согласованность таможенных тарифов, номенклатуры.	ЕК 450/2008			
9	Приемлемость обеспечения, покрывающего несколько позиций.	ЕК 450/2008, ВТО Киото			
10	Децентрализованное оформление (очистка, долг).	ЕК 450/2008, ВТО Киото			
11	Предсказуемость действий таможни.	ЕК 450/2008.			
12	Формализованный документ в сфере мультимодальных перевозок, регулирующий ответственность.	СМП.			
13	Упрощенная процедура для уполномоченных лиц.	ЕК 450/2008, ВТО Киото			
14	Выпуск товаров в свободное обращение после предоставления обеспечения.	ЕК 450/2008, ВТО Киото.			

Кроме того, применимые законодательные нормы будут проанализированы на предмет их отношения к упрощениям и содействия облегчению и обеспечению непрерывности транспортно-грузовых потоков, насколько это возможно.

Потенциальные узкие места в правовой сфере анализируются в отдельных Приложениях по странам.



### 3 ПРИЛОЖЕНИЕ: МЕТОДОЛОГИЯ

Приложения содержат конкретную оценку и анализ уровня транспонирования и реализации определенных правовых требований, представляющих лучшую международную практику с точки зрения настоящего отчета.

После анализа приведены конкретные рекомендации по странам.

Эти рекомендации основаны на анализе действующего законодательства, непосредственных наблюдениях, телефонных и очных интервью и изучения имеющихся отчетов.

Правовые вопросы, рассмотренные в процессе анализа, потенциально могут препятствовать непрерывному прохождению товарных потоков. Обоснование дается в таблице ниже.

**Таблица 9: Индикатор «узких мест»**

Вопрос	Комментарий	Индикатор «узких мест»
Принятие предварительного уведомления о прибытии (Форма 2 FAL по грузам)	Предварительное уведомление о прибытии груза может быть использовано для подготовительных мероприятий. Информация по грузам направляется начальнику порта или другому государственному органу порта. Формы FAL широко распространены и ускоряют разрешение на заход для судов.	Средний/Высокий.
Предоставление сведений (АИС, SafeSeaNet и т.д.).	Обмен информацией является обязательным для государств-членов ЕС, а SafeSeaNet предоставляет соответствующую платформу. Для стран ТРАСЕКА, расположенных на Черноморском побережье, аналогичные цели может выполнять АИС. На Каспийском море подобная информационная система отсутствует. Обмен информацией должен быть обязательным (без конфиденциальной информации), и ее следует использовать при наличии двух- или многосторонней платформы.	Средний/Высокий.
Электронная подача ВКД, совместимость данных.	Электронная подача ВКД должна быть правилом, и таможенным органам следует использовать программное обеспечение, позволяющее обрабатывать и производить обмен пакетами неконфиденциальных данных.	Высокий.
Концепция «единого окна» на таможне.	Таможенные концепции «единого окна», или «комплексного обслуживания» непременно ускоряют таможенные операции, поскольку заявления подаются, проверки проводятся, пошлины взимаются (или обеспечение принимается) в одном и том же месте «единое окно» по-	Высокий.





Логистические процессы и морские магистрали II

Вопрос	Комментарий	Индикатор «узких мест»
	требует соответствующей нормативной базы, так как оно повлечет за собой изменения для органов власти.	
Использование таможенной (электронной) оценки рисков по грузам.	Оценка рисков должна основываться на заранее определенных критериях (они могут сохраняться в тайне) и проводиться в электронном виде, с «человеческим» надзором. Правильно разработанная и внедренная система электронной оценки рисков приведет к сокращению проверок и, тем самым, будет способствовать непрерывному потоку грузов, без ущерба для безопасности.	Высокий.
Право на обжалование (ad loco) решений таможенных органов.	Таможенники являются представителями государственной власти и любое решение, идущее вразрез с обеспечением непрерывного прохождения товарных потоков, должно быть объектом пристального внимания. Апелляция должна быть возможной в тот момент и в том месте, где было принято решение. Длительные процедуры препятствуют непрерывному прохождению товарных потоков.	Средний/Высокий.
Таможенные услуги должны быть бесплатными (исключения) и предсказуемыми (часы работы таможни и т.д.)	Таможенные услуги должны быть предсказуемыми, что касается их функциональности и стоимости. Самый простой способ обеспечить эту предсказуемость - публикации на порталах (например, веб-сайт и т.д.). Поскольку таможенные органы являются органами государственной власти, режим их работы должен регулироваться государственными постановлениями. В противном случае действия органа государственной власти не подпадают под (общественный) мандат или выходят за его пределы и, следовательно, оказываются под вопросом. Непредсказуемый режим работы таможенных органов является серьезным препятствием на пути непрерывного потока товаров.	Высокий.
Согласованная таможенная номенклатура.	Таможенная номенклатура имеет большое значение для обмена информацией. Использование принятой в международном масштабе номенклатуры жизненно важно для ускорения товарных потоков, при условии налаженного обмена ин-	Согласованная таможенная номенклатура.



Логистические процессы и морские магистрали II

Вопрос	Комментарий	Индикатор «узких мест»
	формацией.	
Принятие обеспечений, превышающих одни лишь таможенные пошлины, например, если есть не критичные вопросы в отношении груза.	Обеспечение должно покрывать не только конкретные сборы клиента, но также может использоваться для покрытия повторяющихся таможенных пошлин и других платежей, например, стоимости дополнительных таможенных услуг, в качестве гарантии для выпуска товаров, по которым отсутствуют какие-либо официальные документы, для покрытия штрафов и т.д.	Средний/Высокий.
Возможность урегулирования формальностей в других таможенных офисах (оформление, долг).	Необходимо обеспечить возможность урегулирования формальностей в любом таможенном пункте, не обязательно являющемся точкой входа товара. Это требует использования компьютерной системы, дающей возможность подать ВКД в точке входа, а обеспечение предоставить в любом другом (центральном) таможенном офисе.	Высокий.
Выпуск товаров сразу после предоставления обеспечения.	После предоставления обеспечения для покрытия таможенных пошлин товары должны быть немедленно выпущены, если не требуются дальнейшие проверки.	Высокий.
Формализованные документы по смешанным перевозкам.	После прибытия и очистки грузов в портах, их транспортировка продолжается на другом виде транспорта. Сквозной коносамент не регулирует ответственности одного перевозчика (или МТО), этот процесс должен быть упрощен в целях ускорения непрерывного потока товаров.	Высокий.
Наличие упрощенного порядка для уполномоченных лиц / экономических операторов.	Экономические операторы с хорошей репутацией должны проходить по упрощенной процедуре. Для оценки экономического оператора существуют определенные критерии. Если статус определен, в нормативной базе должна быть предусмотрена стандартная - упрощенная - процедура, поскольку отказ органов государственной власти от применения единых принципов и требований должен подкрепляться законодательно. Концепция упрощения формальностей для экономических операторов является жизненно важной для непрерывного потока товаров.	Высокий.



## Логистические процессы и морские магистрали II

В дополнение к вопросам, перечисленным в таблице выше, рассматриваются вопросы, присущие конкретным странам, которые поднимались или выявлялись в ходе интервью, анализа и непосредственных наблюдений.

Также существует ряд не имеющих выхода к морю государств, некоторые из которых присоединились к Конвенции ООН о транзитной торговле внутриконтинентальных государств, а некоторые еще нет.

### **Экскурс: Конвенция ООН «О транзитной торговле внутриконтинентальных государств»**

Конвенция «О транзитной торговле внутриконтинентальных государств», Нью-Йорк, 8 июля 1965 г. (в дальнейшем именуемая «Конвенция») в ее обновленной редакции с учетом изменений устанавливает основные принципы, регулирующие отношения с внутриконтинентальными государствами. Они представлены в таблице ниже.

**Таблица 10: Принципы Конвенции ООН «О транзитной торговле внутриконтинентальных государств»**

№	Принцип	Пояснение
1	Доступ к морю	Этот принцип гарантирует свободный доступ к морю.
2	Режим благоприятствования	Суда, плавающие под флагом государства, не имеющего выхода к морю, пользуются такими же правами и тем же режимом, какими пользуются суда, плавающие под флагом морских государств.
3	Равный доступ	Внутриконтинентальным государствам предоставляется свободный доступ к морю через территорию прибрежных государств.
4	Свобода транзита	Все государства предоставляют не имеющим выхода к морю государствам, на основе взаимности, право свободного и неограниченного транзита
5	Права государства транзита	Государство транзита имеет право принимать все необходимые меры для обеспечения того, чтобы пользование правом свободного и неограниченного транзита никоим образом не нарушало его законные интересы любого рода
6	Дву- и многосторонние соглашения	Поощрять заключение региональных и других международных соглашений.
7	Особые права	Льготы и особые права, предоставляемые не имеющим выхода к морю странам ввиду их особого географического положения, не подпадают под действие принципа наибольшего благоприятствования.
8	Минимальные стандарты	Принципы Конвенции представляют собой минимальные стандарты, которые должны быть отражены в любом двустороннем или многостороннем соглашении.

Конвенция ООН по морскому праву гарантирует внутриконтинентальным государствам только:

- право судоходства (статья 90);
- осуществлении свободы открытого моря (статья 86), а также
- равенство режима в морских портах (статья 131).

Таким образом, присоединение к Конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств имеет смысл, поскольку ее принципы (см. выше), значительно шире, чем принципы Конвенции по морскому праву. Помимо этого, в переговорах и усилиях "Алматинской программы действий" по удовлетворению особых потребностей развивающихся стран в новых глобальных рамках сотрудничества в области транзитных перевозок между



развивающимися внутриконтинентальными государствами и государствами транзита государства будут иметь сравнительно больше веса, будучи членами указанной Конвенции ООН.

**Экскурс: Алматинская Декларация и Программа**

Указанная Алматинская Декларация и Программа действий касается ограничений, с которыми сталкиваются не имеющие выхода к морю государства. Эта инициатива появилась на свет в 2003 году в Алматы (Казахстан), в рамках Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, развивающихся стран транзита, стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок. На этой конференции, была принята Алматинская программа действий, включающая пять следующих приоритетных направлений:

- (i) Усовершенствование политики - снижение бюрократии и сборов на таможне, сокращение расходов и транзитного времени для экспорта не имеющих выхода к морю стран;
- (ii) Улучшение железнодорожной, автомобильной, воздушной и трубопроводной инфраструктуры;
- (iii) Меры в области международной торговли, такие как режим наибольшего благоприятствования для внутриконтинентальных стран;
- (iv) Платформа технической и финансовой международной помощи, позволяющая странам-донорам и организациям предоставлять ноу-хау и средства для усовершенствования инфраструктуры и политики, а также
- (v) Мониторинг и последующие меры по реализации соглашений по обеспечению ориентировочных критериев, показателей и т.д., в целях оценки эффективности, прогресса и решения имеющихся проблем для ежегодного обзора в рамках Генеральной Ассамблеи.

В контексте инициатив Алматинской программы, целей Конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств и общей политики упрощения транспорта в пунктах пересечения границы есть вопрос, требующий разрешения, и это касается всех стран ТРАСЕКА. Речь идет об отсутствии международно признанного документа смешанной перевозки, регламентирующего вопросы ответственности, страхования и т.д. Таким образом, одна из рекомендаций заключается в проведении сопоставительного анализа во всех странах ТРАСЕКА в целях решения этого вопроса, позволяющего оценить, где и насколько местное законодательство соответствует требованиям такого документа.

**Сопоставительный анализ в отношении СМП ТРАСЕКА и проекта документа смешанной перевозки**

**Таблица 11: Рекомендация ТРАСЕКА**

<b>Описание</b>	СМП ТРАСЕКА освещает ключевые вопросы в области мультимодальных перевозок. Это соглашение составлено в соответствии с правилами Гаага-Висби и поэтому может служить региональной нормативной базой для приемлемого в международном отношении договорного документа, регулирующего ответственность оператора смешанной перевозки. Этот документ должен быть разработан, утвержден на местном и международном уровнях и затем применяться на практике. Интервью с представителями экспедиторских, логистических и других компаний, а также последующий анализ свидетельствуют о том, что в Казахстане (как и в других странах ТРАСЕКА) не применяются надлежащие международные стандарты с точки зрения комплексного регулирования ответственности, освобождения от нее, определения пределов ответственности транспортных операторов смешанной
-----------------	---



Логистические процессы и морские магистрали II

	<p>перевозки и их субподрядчиков. Кроме того, существует обеспокоенность по поводу защиты интересов оператора смешанной перевозки, ответственности получателей при отказе от груза, неоплаты (и возможности обеспечения оплаты), простаивающих необоснованно задержанных контейнеров, вопросов ответственности за невозврат контейнеров и т.д. Местное законодательство должно предусматривать стандартные процедуры, относящиеся к этим вопросам, например, компенсацию за брошенный груз, возмещение убытков, с одной стороны, а также вопросы, связанные с проведением таможенных аукционов в течение установленного времени, безвозмездной экспатриации и восстановления грузов, с другой стороны.</p> <p>СМП ТРАСЕКА могло бы служить отправной точкой для подобного бенчмаркинга, предполагающего сопоставление правовых норм стран ТРАСЕКА с минимальными правовыми требованиями соответствующих международных стандартов. СМП ТРАСЕКА способно охватить некоторые, но, конечно же, не все недостатки, многие вопросы потребуют законодательного регулирования, например, вопрос о компенсации за брошенный груз. Для реализации на местах требуется соответствующая правовая норма, устанавливающая ответственность для тех, кто которые незаконно, сознательно или в силу небрежности бросает груз или, в противном случае, ответственность за отказ от груза. При наличии правовых основ местные суды состоянии обеспечить выполнение этой соответствующих норм и, таким образом, возместить ущерб.</p> <p>Указанное сопоставление позволило бы получить более четкую картину о несоответствиях между законодательством стран ТРАСЕКА и международной практикой. Оно потребует проведения целевых дискуссий, выявления общих проблем и принятия скоординированных мер. Этим могли бы заниматься созданные ПС ТРАСЕКА правовые целевые группы на местном уровне, информирующие о ситуации на местах, принимаемых мерах по устранению недостатков, а также планируемых мероприятиях (если таковые имеются).</p>	
Обоснование	Ресурсы / Заинтересованные стороны	Воздействие
<p>Соглашения в области смешанных перевозок, касающиеся ответственности физических лиц при смешанных перевозках, в частности, при наличии морского участка маршрута, могут способствовать обеспечению непрерывного прохождения товарных потоков только в том случае, если они являются международно признанными и имеют законную силу на местах. Комплексное устранение правовых пробелов в отношении ответственности в транспортной цепочке вдоль Шелкового пути в соответствии с международной практикой способно внести значительный вклад в обеспечение непрерывного потока товаров.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Соответствующие правительственные чиновники (Министерство транспорта и т.д.);</li><li>- НС ТРАСЕКА в государствах-членах;</li><li>- ПС ТРАСЕКА;</li><li>- Представители частного сектора транспорта;</li><li>- Чиновники ЕС;</li><li>- Юристы (составление типового соглашения).</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Выявление недостатков в применении передовой международной практики, что позволит принять целенаправленные и скоординированные меры;</li><li>- Нормативная база для принятия на национальном уровне документа смешанной перевозки;</li><li>- Решение вопросов по поводу ответственности и устранение неопределенностей;</li><li>- Снижение административного бремени и времени ожидания;</li><li>- Содействие развитию мультимодальных перевозок.</li></ul>







#### 4 ПРИЛОЖЕНИЕ: ЧЕРНОМОРСКИЙ РЕГИОН

В процессе анализа трех стран Черноморского региона был сформулирован ряд рекомендаций, общих для некоторых из этих стран. В связи с этим представляется целесообразной попытка объединения усилий. Особенно это важно с учетом того, что практический опыт, накопленный Грузией, в случае его распространения в Украине и Молдове пошел бы на пользу не только этим трем странам и торговле между ними, но и в более широком масштабе – в рамках ТРАСЕКА и ЕС. Несомненно, Турция также является ярким примером современной организации таможенного дела и логистики, однако Грузия имеет языковое преимущество перед Турцией на Черном море, и, кроме того, Грузия имеет такой же постсоветский бэкграунд, как Украина, Молдова и Армения.

Можно отметить две рекомендации для данного региона, наряду с представленной выше общей рекомендацией, касающейся документа смешанной перевозки.

##### 1. **Круглый стол, твиннинг и другие мероприятия по реализации концепции «единого окна»**

Флагманская инициатива программы Восточного Партнерства "Интегрированное управление границами", финансируемая в рамках инструмента восточного партнерства, обеспечивает выгоды черноморским странам ТРАСЕКА – Грузии и Украине, а также Молдове, Азербайджану и Армении. Выгоды данного проекта для этих стран будут заключаться в налаживании диалога между соответствующими пограничными службами стран, а также с международными и европейскими органами по пограничным вопросам.

Сотрудничество стран по разработке механизмов мониторинга и подготовке согласованного плана внедрения инициативы IBM должно оказать многократный эффект по улучшению практики управления границами, которая также является предметом других соответствующих инициатив.

Опыт Грузии по реализации концепции «единого окна» является наиболее впечатляющим. По свидетельствам очевидцев, автомобили, живые животные (скот) и т.д. проходят таможенную очистку за несколько часов. Грузы, поступающие на грузовиках, проходят таможенное оформление менее чем за час. Грузия осуществила эти меры за очень короткий период, в рамках общей реформы весьма радикального характера. Накопленный Грузией опыт имеет неоценимое значение для других стран, имевших сходные исторические и политические условия и развитую бюрократию.

Грузия могла бы провести круглый стол по типу TAIEХ или твиннинговую деятельность с участием и при поддержке уже представленных в регионе организаций и программ (Флагманская инициатива программы Восточного Партнерства "Интегрированное управление границами" или ЕЭК ООН), где она продемонстрирует явные преимущества и выгоды от внедрения и реализации концепции «единого окна», и, что важно для Армении, представит формальную правовую базу, ту основу, на которой Грузия строила и реализовала свою концепцию «единого окна».

В этой связи можно было бы осветить в историческом разрезе все предпринятые Грузией шаги, проблемы, с которыми она столкнулась, барьеры, которой ей пришлось преодолеть, извлеченные уроки и т.д.

Армения, Украина и Молдова могут выиграть от этого, так как эти страны смогли бы увидеть, каким образом Грузии удалось решить также стоявшие перед ней политические, правовые, финансовые, административные, культурные и другие системные проблемы. Это было бы чрезвычайно важно для этих стран, так как перед ними стоят сейчас проблемы, которые уже были успешно решены в Грузии.





## **2. Круглый стол, твиннинг и другие мероприятия под руководством Грузии по реализации концепции экономического оператора и демонстрации ее преимуществ**

Кроме того, Грузия могла бы поделиться своим опытом введения упрощенной процедуры для экономических операторов. К этой теме относится как упрощенный режим регистрации в качестве экономического оператора, так и предварительные уведомления и децентрализованное урегулирование электронных документов и сборов. Оформление экономического оператора на таможне в Батуми занимает считанные минуты. Например, один из входящих грузовиков был оформлен менее чем за 20 минут, включая небольшой перерыв и некоторое время ожидания на компьютерном терминале.

Несомненно, концепция экономического оператора способствует привлечению эффективной приграничной торговли, о чем свидетельствует рост объемов торговли в Батуми, где соседние страны оформляют свои импортные грузы.

Грузинский опыт в реализации концепции экономического оператора и законодательно закрепленная упрощенная процедура пойдет на пользу как Украине, недавно принявшей новый таможенный кодекс, так и Молдове, которая разрабатывает новый таможенный кодекс в настоящее время.

Заинтересованные стороны Грузии могли бы поделиться опытом создания нормативной базы для концепции экономического оператора и ее практической фактической реализации, что включает признание, регистрацию юридических лиц в качестве экономических операторов, мониторинг их деятельности, упрощенную процедуру для экономических операторов и их обслуживание. Все это должно продемонстрировать преимущества концепции экономического оператора для экономики Грузии.

Дискуссии за круглым столом, миссии типа TAIEХ могли бы положить начало этому процессу вплоть до создания целевых технических рабочих групп.



## 4.1 Оценка Армении

### 4.1.1 Общие замечания

Республика Армения переживает динамичный и впечатляющий процесс трансформации, осуществляется модернизация таможенно-логистического сектора. В частности, завершается организация пунктов пересечения границы (ППГ) Бавра и Гогаван на грузинской стороне, и в настоящее время Армения также запустила тендеры на строительство и технический надзор. Как ожидается, строительство начнется в начале 2013 года.

Недавно был завершен комплексный проект технической помощи «Поддержка интегрированных систем управления границами на Южном Кавказе» (SCIBM). Твиннинг-проект «Поддержка Комитета по госдоходам по усилению таможенного контроля и правоприменения в Армении в соответствии с наилучшей практикой государств-членов ЕС» начался в июне 2012 года (Твиннинг-проект).

В рамках проекта SCIBM был разработан план действий для Армении, направленный на решение правовых, нормативных, организационных вопросов, вопросов аппаратно-программного обеспечения и трудовых ресурсов в целях интегрированного управления границами. Этот план действий был официально утвержден Постановлением Правительства № 482 2011 года.

В Армении имеется множество учреждений, управлений, организаций и т.д., которые имеют непосредственное или косвенное отношение в той или иной степени к ППГ. Это становится очевидным при въезде в Армению через наземные ППГ, что предполагает прохождение ряда шагов и проверок с «брокерскими услугами» в конце по узакониванию автомобилей и страхования (на пути в страну и из страны).

Среди соответствующих учреждений, как отмечалось в процессе интервьюирования различных заинтересованных сторон в Армении, без претензии на полноту перечня (а также его последовательность), можно назвать следующие:

- Пограничные войска (вооруженные силы);
- Полиция;
- Комитет государственных доходов;
- Министерство здравоохранения;
- Государственная лаборатория и Государственная служба безопасности пищевых продуктов;
- Министерство сельского хозяйства;
- Министерство транспорта и коммуникаций;
- Министерство территориального управления;
- Министерство по чрезвычайным ситуациям;
- Министерство иностранных дел (обмен информацией);
- Совет национальной безопасности (как вышестоящая организация).

Вокруг ППГ нередко случаются всевозможные столкновения полномочий. Для современной юрисдикции нехарактерно отсутствие учреждения, отвечающего за операции в целом. В связи с этим отсутствие в Армении такой организации, которая несла бы общую ответственность за управление и координацию, является первым и наиболее очевидным недостатком.

Правительство Армении должно определить одно ведущее учреждение, ответственное за ППГ, которое впоследствии может быть преобразовано, постепенно или целенаправленно, в «единое окно». Президент Армении неоднократно упоминал «концепцию комплексного обслуживания» для пограничных пунктов в различных заявлениях и указах. Хо-



## Логистические процессы и морские магистрали II

тя иногда ведутся споры по поводу «единого окна» (single window) и «концепции комплексного обслуживания» (one-stop-shop), в процессе интервью удалось выяснить, что речь идет об одной и той же концепции, дело лишь в использовании слов и вариантах перевода.

В целом, политика в Армении идет в правильном направлении. Заинтересованные стороны понимают, что на «ключевую» организацию должна быть возложена ответственность за все процессы во всех имеющихся ППГ при постоянной поддержке других ведомств, таких как пограничные войска. Это может быть сделано за счет перераспределения или смещения компетенций и функций в пользу этой ведущей организации либо путем принятия соответствующего специального законодательства.

Было бы, несомненно, целесообразно поручить внедрение и реализацию концепции «единого окна» Комитету по государственным доходам (Таможенному комитету), но это выглядело бы как предопределенное решение. Твиннинг-проект изучает этот вопрос, проводя сравнительный анализ с передовым опытом ЕС в этом направлении. План действий по проекту SCIBM (в дальнейшем - «План действий») также включает соответствующие положения и рекомендации.

Реализация твиннинг-проекта началась в июне 2012 года, он включает следующие компоненты:

- Компонент 1: совершенствование деятельности, связанной с нормативно-правовой базой;
- Компонент 2: укрепление процедур таможенного контроля до выпуска товаров;
- Компонент 3а: улучшение отношений с участниками торговли, упрощение таможенных процедур, внедрение концепции уполномоченных экономических операторов;
- Компонент 3б: совершенствование ИТ-инструментов, используемых таможенными органами;
- Компонент 4: усиление управления рисками;
- Компонент 5: усовершенствование пост-таможенного контроля.

В рамках твиннинг-проекта будут рассмотрены вопросы реализации концепций «единого окна» и экономического оператора, транспонирования соответствующих правовых норм ЕС и лучшие практики и т.д.

План действий проекта SCIBM, принятый правительством Армении, демонстрирует общее признание существующих недостатков и предлагает решать проблемы, разделив соответствующие меры воздействия на внутренние (межведомственное взаимодействие) и внешние (международное сотрудничество) и разбив рекомендации по следующим категориям:

- a. Нормативно-правовые условия;
- b. Институциональные условия;
- c. Процедурные условия;
- d. Человеческие ресурсы и подготовка кадров;
- e. Коммуникации и обмен информацией, а также
- f. Инфраструктура и оборудование.

Как видно, они полностью соответствуют выводам и рекомендациям Плана действий. Дополнительные рекомендации и взаимодополняющие меры приведены в разделе, посвященном рекомендациям.

По собственным наблюдениям авторов отчета при въезде в Армению через наземный пункт пересечения границы вся процедура контроля на грузинской стороне (при отсутствии значительного трафика в обоих направлениях) заняла всего несколько минут, и де-



журил один офицер. С армянской стороны было множество проверок, различные платежи, виза, всевозможные контроли на пути туда и обратно, причем весь процесс занял около 45 минут на пути в Армению и около 30 минут при выезде из страны, также при отсутствии скопления трафика на армянской стороне.

Отношение со стороны армянских чиновников существенно изменилось по сравнению с тем, что было несколько лет назад. Они были предупредительны и доброжелательны, и извинялись за длительный процесс, который необходимо пройти до конца. И в самом деле, ППГ – не та инстанция, где изменения вносятся, а та, где они практически вводятся в действие. Авторы отчета убеждены в том, что этот процесс на наземных ППГ может быть легко усовершенствован путем реорганизации последовательности проверок и других мероприятий при въезде в Армению.

В Армении наблюдаются заметные позитивные сдвиги, направленные на модернизацию и реформы. Так, например, Министерство иностранных дел перевело Киотскую конвенцию на армянский язык и в настоящее время обратилось в Конституционный суд с запросом о получении разрешения на ее ратификацию (ратификация ожидается приблизительно через 6 месяцев). Проходит второй тур переговоров с ЕС по соглашению о свободной торговле, сроки и пакеты работ уже согласованы, завершение этих переговоров и подписание соглашения о свободной торговле с ЕС ожидается в течение года. Предварительно достигнутый практический результат – планируемая отмена визового режима для граждан ЕС.

Другой пример – открытая разработка Национальным советом безопасности новой Стратегии безопасности на транспорте, первый проект которой (на армянском языке) был опубликован. Подробный план действий по безопасности на транспорте будет выпущен в 2013 году. Кроме того, в июне 2012 года был запущен твиннинг-проект.

Имеются вполне наглядные примеры прогресса либо его отсутствия и в отношении международного сотрудничества. Так, Министерство иностранных дел совсем недавно заключило новое двустороннее соглашение с Грузией об обмене информацией на КПП, о согласовании информационных технологий и транзитных процедур. В рамках этого соглашения были созданы 3 рабочие группы.

Тем не менее, строительство КПП Бавра на грузинской стороне свидетельствует (по утверждению представителей Армении) об отсутствии координации с Арменией. Грузинская сторона начала строительство в одностороннем порядке, и может показаться, что там нет достаточного пространства до армянской границы, позволяющего направлять в Армению трафик, прошедший таможенную очистку в Грузии. Армения проектирует свою сторону КПП параллельно с – уже находящимся в стадии строительства – проектом грузинской части КПП.

Это свидетельствует о том, что координация и сотрудничество между Грузией и Арменией могут быть улучшены.

Один из аспектов, который часто упускается из виду и, следовательно, достоин упоминания здесь, заключается в том, что ООН предусматривает более благоприятный режим для государств, не имеющих выхода к морю, однако Армения не вступила в Конвенцию о транзитной торговле внутриконтинентальных государств.



#### 4.1.2 Оценка

Таблица 12: Оценка Армении

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарии
1	Принятие предварительных уведомлений по формам FAL (Форма №2 по грузам).	Конвенция FAL, EK 2010/65; EK 2002/65*	Неприменимо, Армения является внутриконтинентальным государством.		
2	Предоставление сведений (АИС, SafeSeaNet и др.).	EK 2010/65, 2002/65*	Неприменимо, Армения является внутриконтинентальным государством.		
2.a	Электронная подача ВКД, совместимость данных.	EK 2010/65, 450/2008 и др.	Не присоединилась.	Нет.	Вопрос необходимо изучить.
3	Таможенная концепция «единого окна».	EK 2010/65, ВТО Киото и др.	Частично.	Частично. С Грузией подписано и введено в действие двустороннее соглашение. Армения использует TWM.	Программа TWM сама по себе может быть совместимой с АСОТД, но для обмена данными, например, с Грузией необходимы дополнительные компоненты (в соответствии с интервью и Планом действий).
4	Использование таможенной (электронной) системы оценки рисков по грузам.	EK 2010/65, ВТО Киото и др.	Нет.	Довольно слабая правовая основа для концепции «единого окна» содержится в Указе Президента №92/2011 и Постановлении Правительства №482/2011.	Имеется принципиальное политическое решение и широкая правовая основа для реализации концепции «единого окна». На данном этапе необходимо определить ведущую организа-



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарии
					цию и распределить полномочия.
5	Право на апелляцию (ad loco) для импортеров.	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Не полностью.	Используется система автоматической оценки рисков.	Используется система зеленого, желтого и красного каналов, а также программное обеспечение TWM. Правовая база в Таможенном кодексе нуждается в определении оценки рисков, анализа рисков и принципов управления рисками. Необходимо укреплять сотрудничество с Грузией.
6	Осуществление на бесплатной основе (исключения) и предсказуемость таможенных услуг (часы работы и т.д.).	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Да. Таможенный кодекс.		Апелляции могут быть поданы сразу, «форма» предоставляется импортерам, и обращение направляется в вышестоящую инстанцию в течение 10 дней. Вышестоящий орган должен принять решение по этому вопросу в течение 30 дней. На каждом КПП имеется номер телефона, которым можно пользоваться круглосуточно для жалоб.
7	Согласованная таможенная номенклатура.	ЕК 450/2008, ВТО	Регулируется Таможенным кодексом.	Частично.	Часы работы таможни публикуются в Интернете. Существует довольно сложная





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарии
					структура сборов за таможенный контроль и услуги, это зависит от типа и количества товаров, места и времени (надбавка во вне-рабочее время заряда и т.д.).
8	Принятие обеспечений, превышающих одни лишь таможенные пошлины, например, если есть не критичные вопросы в отношении груза.	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Да.	Полностью реализовано.	Армения использует Товарную номенклатуру внешне-экономической деятельности, соответствующую Гармонизированной системе (HS).
9	Возможность оформления в других таможенных офисах (оформление, долг).	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Таможенный кодекс.	Да.	Банковская гарантия может покрывать не только фактические импортные пошлины и должна быть действительной в течение 30 дней, так что могут быть сделаны соответствующие поправки.
10	Выпуск товаров после предоставления обеспечения?	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Таможенный кодекс.	Да.	Армения реализовала электронную систему, позволяющую подавать декларации, а также урегулировать другие формальности в нерабочее время и децентрализованно. За это взимается дополнительная плата.





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарии
11	Формализованный документ мультимодальной перевозки, регулирующий ответственность.	СМП.	Да.	Да.	Существует 10-дневный максимальный срок, в течение которого товар должен пройти таможенную очистку (он может быть продлен).
12	Упрощенная процедура для авторизованных лиц / экономических операторов.	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Нет.	Нет.	Несмотря на то, что Армения, как и многие другие, подписала СМП, документ смешанной перевозки не был разработан. Вопросы ответственности регулируются коносаментом.
13	Принятие предварительных уведомлений по формам FAL (Форма №2 по грузам).	Конвенция FAL, ЕК 2010/65; ЕК 2002/65*	Нет.	Нет. Довольно слабая правовая основа для концепции «единого окна» содержится в Указе Президента №92/2011 и Постановлении Правительства №482/2011.	Среди важных задач, стоящих на повестке дня, сначала необходимо провести модернизацию и внедрить систему «единого окна», а затем институционализировать концепцию ЭО.



### 4.1.3 Рекомендации

Есть две общие рекомендации для Армении, не сформулированные отдельно в виде конкретных рекомендаций, и хотя они не относятся к тематике данного отчета и не учтены методологией, тем не менее, они заслуживают упоминания.

Речь идет о следующих рекомендациях:

1. Установление пограничных линий между Грузией и Арменией. Точные границы между Грузией и Арменией не везде четко определены.
2. Сотрудничество и координация между Арменией и Грузией требуют институционализации, поскольку очевидно, что не все вопросы согласовываются максимально эффективно (см. КПП Бавра);

Конкретные рекомендации:

#### Рекомендация 1: Содействие во внедрении концепции «единого окна»

Таблица 13: Рекомендация № 1 для Армении: Содействие в реализации «единого окна»

<b>Описание</b>	<p>Армения демонстрирует твердую политическую приверженность внедрению концепции «единого окна». В этих целях были изданы и утверждены соответствующие постановления Президента и Правительства. В ближайшем будущем будет оказываться поддержка со стороны твиннинг-проекта. Основная трудность в Армении заключается не столько в понимании самой концепции «единого окна», сколько в определении лучших и наиболее эффективных способов ее реализации, внедрения и эффективного функционирования, а также в обмене информацией, не нарушающем существующие правила безопасности.</p> <p>В Армении отсутствует надежная правовая основа для концепции «единого окна», и это серьезное упущение. Впрочем, это отчасти связано с отсутствием четкого видения, какой орган, учреждение и т.д. будет лидером процесса внедрения «единого окна». В этой связи необходимо провести юридический анализ с последующим распределением соответствующих компетенций. В рамках твиннинг-проекта будет проведен сравнительный анализ передовых практик ЕС. После этого сравнительного анализа должно быть определено подходящее учреждение.</p> <p>Без риска вмешательства и дублирования деятельности твиннинг-проекта Армении необходимо предоставить дополнительную поддержку, показав, как работают учреждения, отвечающие за реализацию «единого окна». Это может быть наилучшим образом выполнено непосредственным соседом Армении - Грузией. Речь идет не о преимуществах и т.д. (Армения уже прошла этот этап), а о демонстрации того, как Грузия решала те проблемы и вопросы, с которыми сегодня сталкивается Армения, как все компетенции были объединены в одном учреждении и как концепция «единого окна» была введена в действие.</p> <p>Таким образом, после того, как в рамках сравнительного анализа будут определены лучшие практики ЕС и конкретное учреждение в Армении будет наделено соответствующими полномочиями в установленном порядке, удобный практический образец уже окажется «под рукой», что будет способствовать преодолению барьеров и решению проблем при перераспределении полномочий, интеграции других институтов, учреждений и т. д., и, следовательно, содействовать эффективной реализации концепции «единого окна» в Армении.</p>	
<b>Обоснование</b>	<b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b>	<b>Воздействие</b>
Армения приступила к осуществлению комплексной реформы логистического и таможенного секто-	- Координация со стороны НС ТРАСЕКА;	- Определение формальных условий для концепции «единого





Логистические процессы и морские магистрали II

<p>ра. Страна получает поддержку через различные мероприятия (гранты, техническую помощь, твиннинг и т.д.). Двусторонняя поддержка, оказываемая Грузией в создании общих рамочных условий для «единого окна», например, финансируемая ЕС, могла бы быть полезной, особенно при условии координации и параллельного осуществления с твиннинг-проектом, в рамках которого выполняется сравнительный анализ. Грузия могла бы поделиться с Арменией опытом в объединении компетенций и функций в рамках единой административной единицы, не нанося ущерба действующим правилам безопасности. Это соответствовало бы рекомендации 2.21 Плана действий.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Соответствующие правительственные чиновники;</li> <li>- Комитет государственных доходов;</li> <li>- Совет национальной безопасности;</li> <li>- Другие отобранные ключевые заинтересованные стороны.</li> </ul>	<p>окна»;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Определение и ввод в действие соответствующего органа / организации;</li> <li>- Уроки, извлеченные из опыта Грузии, позволят ускорить реализацию.</li> </ul>
---	--	---

**Рекомендация 2: Содействие в реализации концепции экономического оператора**

**Таблица 14: Рекомендация № 2 для Армении: Содействие в реализации концепции экономического оператора**

<p><b>Описание</b></p>	<p>Армения осознает важность непрерывного потока товаров и утвердила понятие экономического оператора (вместе с упрощенной процедурой) в качестве политической концепции. В настоящее время в Армении нет правовой основы для реализации концепции экономического оператора, кроме Указа Президента №92 2011 г., в котором Президент изложил принципы упрощенной процедуры для экономических операторов.</p> <p>Понятие экономического оператора будет введено в качестве неотъемлемой части общей реформы таможенного сектора по мере продвижения концепции «единого окна». В связи с этим необходимо заложить принципиальные основы для концепции экономического оператора. Это касается формальных рамок, правовых норм, требований, назначений, мониторинга, контроля и аннулирования льгот экономического оператора, а также фактической реализации, то есть внешней коммуникации, предварительных уведомлений и таможенной очистки грузов для экономических операторов и т.д.</p> <p>Это может быть осуществлено соседом Армении – Грузией. Грузия реализовала концепцию экономического оператора и имеет необходимую правовую базу, технические средства и возможности для эффективной реализации концепции экономического оператора. Таким образом, представители Государственной таможенной службы Грузии могли бы оказать поддержку основным заинтересованным кругам в Армении на двусторонней основе. Для начала можно было бы организовать дискуссии за круглым столом для обмена информацией, а на более поздней и более конкретной стадии придать этому процессу форму целенаправленной технической помощи.</p>		
<p><b>Обоснование</b></p>	<p><b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b></p>	<p><b>Воздействие</b></p>	
<p>Армения приступила к осуществлению комплексной реформы логистического и таможенного сектора. Страна получает поддержку</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Координация со стороны НС ТРАСЕКА;</li> <li>- Соответствующие правительственные чиновники;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Определение формальных условий для концепции экономического оператора;</li> </ul>	



Логистические процессы и морские магистрали II

<p>через различные мероприятия (гранты, техническую помощь, твиннинг и т.д.). Двусторонняя поддержка, оказываемая Грузией в создании общих рамочных условий для концепции экономического оператора, например, финансируемая ЕС, могла бы быть полезной, особенно при условии координации и параллельного осуществления с твиннинг-проектом, в рамках которого выполняется сравнительный анализ. Грузия могла бы поделиться с Арменией опытом создания и эффективной реализации концепции экономического оператора.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Комитет государственных доходов;</li> <li>- Совет национальной безопасности;</li> <li>- Другие отобранные ключевые заинтересованные стороны.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Определение требований к экономическим операторам;</li> <li>- Уроки, извлеченные из опыта Грузии, позволят ускорить реализацию.</li> </ul>
--	--	---

**Рекомендация 3: Поддержка модернизации Таможенного кодекса**

**Таблица 15: Рекомендация № 3 для Армении: Модернизация Таможенного кодекса**

<p><b>Описание</b></p>	<p>Таможенный кодекс Армении потребует комплексного обновления, как только новые режимы будут сформированы и введены в действие. Скорее всего, модернизация таможенного кодекса будет осуществляться в соответствии с принципами пересмотренной Киотской конвенции и соответствующего законодательства ЕС. Необходимо создать рабочую группу и, основываясь на рекомендациях Плана действий и на реальных потребностях и требованиях, идентифицировать области существующего Таможенного кодекса, требующие корректировки, а также определить степень, в которой эти области нуждаются в изменении. После этого первого шага рабочая группа должна выдать рекомендации по внесению изменений в существующий Таможенный кодекс или по разработке нового Таможенного кодекса. В любом случае, Государственной налоговой службе Армении должна быть предоставлена техническая помощь с привлечением группы правовых экспертов, которые проведут анализ и подготовят экспертные рекомендации на первом этапе, а затем отредактируют существующий Таможенный кодекс или разработают новый Таможенный кодекс.</p>		
<p><b>Обоснование</b></p>	<p><b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b></p>	<p><b>Воздействие</b></p>	
<p>Измененный или новый Таможенный кодекс должен упростить все процессы в соответствии с требованиями Киотской конвенцией и законодательством ЕС. Это включает использование современных методик и передовых информационных технологий, отказ от дублирования и устранение ненужных процедур и т.д. Модернизированный Таможенный кодекс будет отражать наиболее современные практики для облегчения торговли, такие как понятие экономического оператора и упрощенного порядка. Таким образом, модернизированный Таможенный кодекс и соответству-</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Комитет государственных доходов;</li> <li>- Органы правосудия / законодательные органы;</li> <li>- Другие государственные должностные лица;</li> <li>- Местные и международные юристы;</li> <li>- Делегация ЕС.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Прозрачное таможенное законодательство, приведенное в соответствие с международными и европейскими стандартами;</li> <li>- Внедрение современных методик и использование информационных технологий;</li> <li>- Более эффективная процедура таможенного контроля.</li> </ul>	





<p>ющие новые процедурные правила, несомненно, будут способствовать обеспечению непрерывного трансграничного потока грузов. Эта рекомендация соответствует рекомендациям №№ 1,1, 1,5, 1,6, 1,7, 1,8, 1,9, 1,11, 2,5 Плана действий и позволяет объединить их в рамках одного направления помощи.</p>		
--	--	--

**Рекомендация 4: Присоединение к Конвенции ООН о транзитной торговле внутриконтинентальных государств**

**Таблица 16: Рекомендация № 4 для Армении: Присоединение к Конвенции ООН о транзитной торговле внутриконтинентальных государств**

<p><b>Описание</b></p>	<p>Конвенция ООН «О транзитной торговле внутриконтинентальных государств» 1965 года устанавливает основные принципы в пользу не имеющих выхода к морю государства. Они варьируются от предоставления доступа к морю и портам до обеспечения транзита и принципа наибольшего благоприятствования. Не имеющие выхода к морю государства в соответствии с данной Конвенцией пользуются привилегиями, которые в противном случае должны быть согласованы в рамках двусторонних и многосторонних соглашений. Указанная Конвенция устанавливает минимальные принципы, а это означает, что на ее основе могут быть заключены последующие соглашения, и после ратификации Конвенция может служить в качестве правовой основы для таких дальнейших двусторонних и многосторонних соглашений.</p> <p>Армения не присоединилась к Конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств, и необходимо проанализировать причины этого неприсоединения в качестве первого шага, а затем продемонстрировать преимущества и (если таковые имеются) недостатки присоединения соответствующим заинтересованным сторонам в Армении и начать процесс обсуждения. Это может быть сделано в рамках специализированного семинара или миссии TAIEХ, по запросу властей Армении в адрес ЕС. Как только процесс обсуждения окажется на "правильном" пути, то есть Армения будет готова рассмотреть присоединение к Конвенции, должна быть оказана дальнейшая помощь. Первым шагом должны стать краткий анализ причин неприсоединения Армении к Конвенции и информационная миссия (например) TAIEХ, посвященная этому вопросу.</p>	
<p><b>Обоснование</b></p>	<p><b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b></p>	<p><b>Воздействие</b></p>
<p>Присоединение к Конвенции ООН о транзитной торговле внутриконтинентальных государств гарантировало бы некоторые минимальные права для Армении, что, с учетом последних направлений политики Армении (введение собственного флага) могло бы послужить нескольким целям – обеспечению доступа к морю и портам, транзита и принципов наибольшего благоприятствования и т.д. Присоединение может быть полезно для обеспечения этих минимальных принципов (прав) для Арме-</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Совет национальной безопасности;</li> <li>- Органы правосудия / Законодательные органы;</li> <li>- Другие государственные должностные лица;</li> <li>- Эксперты ЕС / миссия TAIEХ.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Обеспечение минимальных прав и привилегий;</li> <li>- Правовая основа для дальнейших двусторонних и многосторонних соглашений;</li> <li>- Укрепление позиции в переговорах.</li> </ul>





Логистические процессы и морские магистрали II

<p>нии, а перенос правовых норм позволил бы также создать правовую основу для вступления Армении в двусторонние и многосторонние соглашения, развивающие принципы Конвенции. Наконец, Алма-тинская программа действий направлена на решение аналогичных вопросов, и присоединение к Конвенции придало бы Армении больше веса в дискуссиях. В целом, присоединение к Конвенции ООН для внутриконтинентальных государств будет небольшой, но заметной вехой в устранении барьеров для беспрепятственного потока товаров.</p>		
--	--	--



## 4.2 Оценка Грузии

### 4.2.1 Общие замечания

Грузия за последние годы осуществила впечатляющие реформы государственного управления, сектор за сектором, искоренив коррупцию и создав максимально благоприятные условия для бизнеса. Иногда кажется, что Грузия бежит впереди себя и совершает скачки, прежде чем ее к этому подтолкнут, в положительном смысле. В частности, следует упомянуть впечатляющие преобразования в секторе морского судоходства (под флагом Грузии).

Так, новый Таможенный кодекс, несмотря на довольно большой объем, что характерно для таможенных кодексов, отражает современные представления о принципах деятельности таможни и дает пространство для усовершенствований путем указов, которые уже были изданы в большом количестве и уже вступили в силу.

Активное мышление и креативные идеи таможенников по усовершенствованию деятельности таможни всячески приветствуются. Имеется система, в которой сотрудники таможни могут поделиться своими идеями, пожеланиями, проблемами и т.д., и реакция, как правило, бывает незамедлительной. При проведении интервью задавался вопрос о том, что конкретно можно улучшить в соответствующей нормативной базе, и респонденты затрагивали очень четкие и конкретные темы. Все они находятся в процессе решения. Например, нерешенный вопрос о том, когда и где взимать акциз на металлолом, по мнению инициаторов, технически препятствует бизнесу. Целевая группа занимается этим вопросом.

Суда, заходящие в порты Грузии, используют электронные формы FAL, которые пригодны для повторного применения и используются совместно с концепцией «единого окна», в результате чего при входе в порты практически не возникает задержек. Капитан порта назначает причал, и разгрузка судна начинается буквально сразу. В этот момент в работу включаются таможенники и логисты. В Батуми ВІСТ занимается складированием и обработкой грузов, работая рука об руку с таможенными чиновниками, которые находятся на площадке. В настоящее время строится новая зона таможенного оформления.

Реализуется концепция «единого окна», причем это совершенно очевидно. Например, в порту Батуми на площадке работает команда сотрудников таможенных органов, включающая специалистов, таких как технические эксперты, которые проводят проверки транспортных средств, или ветеринары, в дежурном режиме проверяющие скот.

Таможенное оформление может осуществляться в электронном виде заранее, в любом таможенном пункте или на местах, а главный офис таможенного оформления находится недалеко от турецкой границы. Таможня использует систему для экономических операторов с упрощенными таможенными процедурами.



#### 4.2.2 Оценка

Таблица 17: Оценка Грузии

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
1	Принятие предварительных уведомлений о прибытии по форме FAL. Это касается формы №2 FAL по грузам.	Конвенция FAL, EK 2010/65; EK 2002/65*	Статья 215.3 и 2.15.5 в Налоговом кодексе Грузии предусматривает обязательное предварительное уведомление до прибытия груза. Формы FAL используются в соответствии с Постановлением Председателя Администрации морского транспорта Грузии о правилах для грузинских портов (12.12.2003).	Предварительное информирование является стандартом. Используются формы FAL по грузам.	
2	Предоставление сведений (АИС, SafeSeaNet и т.д.).	EK 2010/65, 2002/65*	Правовые нормы по обмену информацией на международном уровне отсутствуют.	Грузия присоединилась к АИС на Черном море.	Национальные правовые нормы для обмена информацией имеют не обязательно, если соответствующие данные предоставляются в рамках такой системы как АИС на Черном море.
3	Электронная подача ВКД, совместимость данных.	EK 2010/65, 450/2008 и др.	Статья 4.1 Таможенного распоряжения №993 предусматривает использование электронных деклараций. Для морских перевозок требуется	Система в полной мере реализована.	



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
			коносамент, отсутствие которого предполагает обязательные проверки. Статья 9 Таможенного распоряжения № 993 и Статья 1 Налогового распоряжения № 2274 предписывают использование АСОТД для регистрации товара. Использование АСОТД обеспечивает совместимость данных. Глава VI Налогового распоряжения № 2274 определяет применение ВКД		
4	Концепция «единого окна» в деятельности таможни.	ЕК 2010/65, ВТО Киото и др.	Не было выявлено правовых норм, касающихся концепции «единого окна».	Несмотря на отсутствие законодательных обязательств в отношении концепции «единого окна», на практике она реализуется в Грузии.	
5	Использование таможенной (электронной) системы оценки рисков по грузам.	ЕК 450/2008, ВТО Киото и др.	Статьи 28.3 - 28.6 Таможенного распоряжения № 993 регламентируют проведение оценки рисков и использование зеленого и красного коридоров. Критерии оценки риска являются конфиденциальными.	Реализация в полной мере.	
6	Право на обжалование (ad loco) решений таможенных органов	ЕК 450/2008, ВТО Киото.			



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
7	На бесплатной основе (исключения) и предсказуемость таможенных услуг (часы работы и т.д.).	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Эти вопросы регулируются в административном порядке, что можно увидеть на сайте: <a href="http://www.rs.ge">www.rs.ge</a> (английский перевод пока отсутствует).	Соответствует требованиям.	Необходим перевод содержания веб-сайта на английский язык.
8	Согласованная таможенная номенклатура.	ЕК 450/2008	Статья 8.24 Налогового кодекса определяет использование «Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности» (ТНК ВЭД) в соответствии с Международной конвенцией о Гармонизированной Системе описания и кодирования товаров.	Реализация в полной мере.	
9	Принятие обеспечений, превышающих одни лишь таможенные пошлины, например, если есть не критичные вопросы в отношении груза.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статьи 25, 26 и 27 Таможенного распоряжения №993 регламентирует виды обеспечений и их покрытие. Обеспечение может покрывать несколько платежей, включая потенциальные штрафы. Статьи 53.5.b, 57.2.b (и др.) Налогового распоряжения № 2274 регулируют этот вопрос и предусматривают возможность выпуска под гарантию.	Реализация в полной мере.	
10	Возможность оформления в дру-	ЕК 450/2008	Статья 215.6 Налогового ко-	Имеется возможность пода-	





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
	гих таможенных офисах (оформления, долг).	ВТО Киото.	декса предусматривает возможность оформления груза в пункте пересечения границы или в другом месте.	чи ВКД, уплаты таможенных пошлин и т.д. в любом уполномоченном таможенном офисе.	
11	Выпуск товаров сразу после предоставления обеспечения.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статья 59 Налогового распоряжения №2274 регламентирует выпуск товаров.	Реализация в полной мере.	
12	Формализованные документы по мультимодальным перевозкам, регулирующие ответственность.	СМП.			В Грузии для мультимодальных перевозок используется «сквозной коносамент».
13	Наличие упрощенного порядка для уполномоченных лиц / экономических операторов.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статья 224 Налогового кодекса предусматривает оформление «Золотого списка» по упрощенной процедуре. Глава XXI Таможенного распоряжения № 993 определяет упрощенную процедуру для «Золотого списка», а Статья 28 о «коридорах» не применяется. Статья 62 Налогового распоряжения № 2274 регламентирует упрощенную декларацию для «Золотого списка».	Реализация в полной мере.	

\* с изменениями ЕК 2011/15.





### 4.2.3 Рекомендации

Никаких конкретных рекомендаций для Грузии как таковых нет. Какие-либо юридические недостатки, которые вели бы к образованию «узких мест» в правовой сфере, отсутствуют. Законодательство Грузии полностью соответствует лучшим международным практикам, описанным в настоящем документе.

Незначительные замечания можно сделать в отношении доступности и прозрачности описания таможенных процедур на английском (и, возможно, на русском) языке, в частности, на сайте Службы доходов Грузии.

Возможная рекомендация для Грузии – больше делиться своим опытом реформирования транспортного и таможенного сектора со своими ближайшими соседями. А опыт накоплен большой, он должен быть общедоступным.

Одним из вопросов, связанных с Грузией, является отсутствие обязательного страхования автотранспортных средств. В связи с этим, грузовики не должны предъявлять страховые документы при въезде на территорию Грузии. Эта сфера требует улучшения, однако сама по себе она не представляет собой узкое место в пунктах пересечения. Скорее, это свидетельствует о недостатке лучшей международной практики, что не является частью настоящего анализа.



## 4.3 Оценка Молдовы

### 4.3.1 Общие положения

Представленные в отчете данные по Молдавии основываются на информации двух недавно обнародованных всесторонних отчетах:

- Первый отчет – «Правовая оценка», подготовленный Kocks & Partners в рамках проекта Всемирного Банка по поддержке Правительства Республики Молдова в разработке транспортно-логистической Стратегии (далее именуемый «Доклад Всемирного банка»)
- Второй отчет – «Обзор страны» по Молдове в рамках Отчета о ходе осуществления работ проекта «LOGMOS» в марте 2012 года, который был подготовлен в рамках текущего проекта технической помощи ЕС.

В последнем отчете (далее – «Отчет ЕК») приведен всесторонний анализ транспортно-логистического сектора Молдовы и сформулированы соответствующие рекомендации. Данные отчета полностью соответствуют результатам ранее проведенной оценки и работы проектной команды «LOGMOS» в Молдове.

Являясь взаимодополняющими, указанные материалы имеют всеобъемлющий характер и едва ли оставляют что-либо без внимания в описании текущей ситуации в транспортно-логистическом секторе Молдовы. В них выявлены пробелы в подписании международных конвенций и / или переносе правовых норм ЕС, а также даны подробные рекомендации, которые призваны содействовать Правительству Молдовы в их практической реализации. Как ЕС, так и Всемирный банк представили молдавским властям исчерпывающую картину развития логистики в Молдове как в региональном, так и в национальном ракурсе.

Оба отчета рассматривают вопросы морских перевозок, таможенного обслуживания и мультимодального транспорта, результаты проведенных исследований и предложенные рекомендации полностью одобрены. Таким образом, в рамках настоящей оценки данные указанных отчетов не будут повторяться, а предлагать целевые рекомендации в отношении юридических и институциональных барьеров для мультимодального транспорта и логистики и задачу их интеграции в мастер-план.

Некоторые выводы и рекомендации дополняют представленные ранее рекомендации, что стало возможным благодаря уникальной методологии настоящей оценки, а именно ее полному соответствию планам действий пилотных проектов «LOGMOS», что позволяет провести сфокусированный анализ и предложить необходимые меры. Рекомендации сформулированы по результатам проведенных интервью с заинтересованными сторонами проектов и аналитических исследований.

В числе других важных аспектов, которые были приняты во внимание, – Миссия Европейского Союза по приграничной помощи между Украиной и Молдовой (EUBAM). Миссия EUBAM финансируется ЕС в рамках инструмента европейского соседства и партнерства. Программа развития ООН (ПРООН) действует в роли партнера-исполнителя. Миссия Европейского Союза по приграничной помощи EUBAM начала свою деятельность в ноябре 2005 года в Одессе (Украина). Целью Миссии ЕС является развитие управления пограничными процедурами в Молдове и Украине в соответствии со стандартами Европейского Союза.

В рамках проекта EUBAM в 2012 году началась реализация проекта совместной эксплуатации пограничного перехода Россошаны-Бричень, который стал пилотным проектом совместного управления границами между Молдовой и Украиной в соответствии со стандартами ЕС. Оба пограничных ведомства работают под одной крышей, что облегчает об-



## Логистические процессы и морские магистрали II

мен информацией, укрепление сотрудничества и в целом более быстрые и эффективные процедуры пересечения границ, а также упрощает обнаружение незаконной деятельности на границе. Кроме того, сферы сотрудничества включают совместные инспекции, совместное патрулирование, применение предварительных уведомлений и совместную оценку риска.

Молдова имеет богатую историю и всегда представляла собой мост с Востока на Запад и с Севера на Юг». В настоящее время это также актуально, учитывая этническое разнообразие страны (румынский, русский, турецкий этносы) и частую смену всевозможных экономических и политических режимов в далекой и новейшей истории. Возможно, это шанс для Молдовы, по аналогии с Грузией, расположенной по другую сторону Черного моря, где осуществлялось и продолжает осуществляться наиболее впечатляющее реформирование государственного сектора и политического устройства.

В силу своего географического положения и непосредственной близости к ЕС, Молдова даже имеет преимущество над Грузией. Молдова могла бы стать интерфейсом между Западом и Востоком, а также Севером и Югом и проводником взаимопонимания. Но для этого Молдова должна явить яркий пример реформы государственного сектора, привлекая товарные потоки и инвестиции не только из соседних стран, но и почти в мировом масштабе.

Первые позитивные характеристики Молдовы при подходе с моря можно отметить в порту Джурджулешть. Несмотря на невысокую пропускную способность, этот порт считается весьма эффективным с точки зрения обслуживания и готовности его администрации к сотрудничеству. Преимуществом порта Джурджулешть является его сравнительно небольшой размер и тот факт, что порт находится в управлении частного оператора. Таможня и портовая администрация расположены в непосредственной близости и, по сообщениям агентов, оформление может осуществляться с помощью «единого окна», поскольку государственные органы тесно сотрудничают не только в силу очевидных географических и физических причин.

Однако это не означает, что никаких улучшений не требуется. В частности, это касается необходимости по-прежнему предоставлять бумажные копии документов при оформлении (вслед за электронными формами FAL), а также неготовности портовых властей и таможни обмениваться данными через объединенные или совместимые базы данных.

Оценка риска осуществляется в электронном виде, и время таможенного оформления сравнительно невелико. Единые бланки SAD используются, но для импорта необходимо представить 6, а для экспорта - 7 дополнительных документов; этот вопрос должен быть решен, среди прочего, в рамках модернизации таможенного кодекса. Для транзитных операций оценка рисков осуществляется «на бумаге», так как система АСОТД требует некоторых обновлений, и, кроме того, необходимо соответствующим образом подготовить персонал.

Несмотря на то, что концепция «единого окна» была юридически узаконена и внедрена, ее практическая реализация забуксовала по той простой причине, что другие органы и учреждения не имеют ресурсов для полноценного участия в процессе реализации: как аппаратно-программного обеспечения, так и людских ресурсов с точки зрения их количества и качества подготовки.

Несмотря на то, что Молдова подписала практически все международные конвенции и внушительное число двусторонних соглашений в области упрощения торговли, сотрудничества, обмена информацией и т.д., в целом прогресс идет очень медленно. Так, в Индексе эффективности логистики Всемирного Банка Молдова занимает 124-ю позицию в рейтинге стран по таможне, 78-ю по международной доставке и 132-е по логистике.



Тем самым, можно сделать вывод о том, что большое внимание должно быть уделено консолидации и эффективной реализации многочисленных международных и двусторонних соглашений, а не ратификации еще большего их числа (подписание соглашения СМП ТРАСЕКА). Имеется ряд конкретных проектов, которые могут быть реализованы достаточно быстро (они приведены в разделе рекомендаций ниже), они являются значимыми с правовой точки зрения. Кроме того, есть, конечно, и другие проекты более технического характера, такие, как приобретение мобильных рентгеновских установок и т.д.

Радикальная реформа продолжается, на данный момент разрабатывается обновленная редакция Таможенного кодекса. Для Молдовы это шанс ввести современный и эффективный, свободный от бюрократии таможенный режим. В то же время Молдове необходимо оказать содействие, где это целесообразно и где может быть получен непосредственный эффект. Это проекты, связанные с электронной оценкой риска для транзитных грузов, планом действий для комплексной реализации концепции «единого окна» и совершенствованием обмена информацией на национальном и международном уровне в целях обеспечения интероперабельности соответствующих баз данных, и это касается не только портовой администрации.

Целенаправленная помощь, как это было предложено, могла бы привести к немедленному улучшению ситуации. Электронная оценка рисков по грузам неизбежно ускорит таможенное оформление и время транзита. Информационный обмен и совершенствование управления рисками будет способствовать законному пересечению грузами границы; концепция «единого окна» потребует концентрации усилий для ее реализации в полном объеме, поэтому составление плана действий и внешняя помощь могли бы быть чрезвычайно полезными для правительства Молдовы.

Понятия экономического оператора и упрощенной процедуры не были ранее включены в Таможенный кодекс. Это серьезное упущение, поскольку упрощенная процедура, применяемая не только на двусторонней основе на некоторых пограничных переходах, но в масштабе всей страны дала бы возможность Молдове воспользоваться всеми преимуществами этой системы.

Создается впечатление некоей характерной тенденции в Молдове: за разработкой правовых норм и их принятием на бумаге не всегда следуют конкретные практические шаги. Имеет место недостаточный институциональный потенциал и нехватка ресурсов в отдельных (но важных) случаях, на фоне развития правовых норм. В качестве примера можно привести концепции «единого окна» и экономического оператора. С другой стороны, некоторые концепции не реализуются из-за отсутствия правовой основы, в частности, концепция экономического оператора и упрощенной процедуры.

Кроме того, необходимо отметить нежелание некоторых государственных органов осуществлять обмен информацией, активно сотрудничать и стремиться к улучшению ситуации, в то время как власти Грузии активно поощряют предложения по усовершенствованию таможенных и логистических систем, а предлагаемые улучшения последовательно реализуются. В таких случаях необходимо разработать конкретные правовые положения, с тем чтобы соответствующие органы передавали свою информацию официально: не только на неформальной основе или «по запросу», а в качестве стандартной процедуры. Правовые нормы мотивировали бы государственных служащих вносить предложения по усовершенствованию без, возможно, обоснованного страха потерять работу. Улучшение услуг приводит к увеличению трафика, что выгодно для всех заинтересованных сторон.



### 4.3.2 Оценка

Таблица 18: Оценка Молдовы

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
1	Принятие предварительных уведомлений о прибытии по форме FAL. Это касается формы №2 FAL по грузам.	Конвенция FAL, EK 2010/65; EK 2002/65*	По закону использование форм FAL не является обязательным.	Формы FAL используются.	Формы FAL и, в частности, форма №2 по грузам используются портовой администрацией, однако отдельно от таможни. «Совместной» базы данных не существует.
2	Предоставление сведений (АИС, SafeSeaNet и т.д.).	EK 2010/65, 2002/65*	Не перенесено.	Не реализуется.	Отсутствие общей базы данных, такой как SafeSeaNet на Черном море (помимо АИС).
3	Электронная подача ВКД, совместимость данных.	EK 2010/65, 450/2008 и др.	Частично перенесено. Концепция электронной таможни перенесена не полностью, таможенный кодекс в настоящее время пересматривается.	Таможенный кодекс признает единый административный документ (SAD). Однако в случае ввоза или вывоза грузов через порт Джурджулешть на практике по-прежнему требуются бумажные копии на практике (для портовых властей, не для таможни). Данные между государственными органами передаются только	Суда, заходящие в Джурджулешть (или их агенты), предварительно направляют портовым властям уведомление в электронном виде. Однако любая информация в электронном виде подкрепляется бумажными копиями.  В целом, к данным нет общего доступа, и базы данных не открыты для других государственных





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
				по запросу.	органов. Имеет место двусторонний обмен информацией (в соответствии с программой BAM ЕС).
4	Концепция «единого окна» в деятельности таможи.	ЕК 2010/65, ВТО Киото и др.	Перенесено посредством Постановления Правительства 1073/2008 и Постановления Правительства 787/2011, дополняющего 1073/2008.	Реализация концепции «единого окна» еще не завершена.	Практические вопросы являются препятствием для реализации концепции «единого окна». Это нехватка квалифицированных ресурсов в некоторых ключевых ведомствах, таких как службы ветеринарного и фитосанитарного контроля, а также отсутствие необходимого оборудования и программного обеспечения
5	Использование таможенной (электронной) системы оценки рисков по грузам.	ЕК 450/2008, ВТО Киото и др.	Перенесено посредством Постановления Правительства 1144/2005.	Электронная оценка рисков до определенной степени реализована, но не для транзитных грузов. Используется система АСОТД-Уорлд).	Транзитные грузы по-прежнему проверяются на основе предоставления бумажной документации. В то время как АСОТД используется на всех пунктах пересечения границ Молдовы, в ней отсутствует программный компонент (NCTS) для транзита. Кроме того, важная





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
					информация автоматически не передается между заинтересованными ведомствами. Миссия EUBAM также предполагает решение этих вопросов.
6	Право на обжалование (ad loco) решений таможенных органов.	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Ст. 273 Таможенного Кодекса.	Полностью реализовано.	Согласно закону, решение должно быть принято в течение 10 дней; этот период представляется достаточно длительным (для простых случаев).
7	На бесплатной основе (исключения) и предсказуемость таможенных услуг (часы работы и т.д.).	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Нет.	Стандартные услуги таможенники предоставляют не безвозмездно.	Новый таможенный кодекс отменяет плату за стандартные услуги. Похоже, имеется некоторая путаница с таможенными сборами. Согласно отчету Объединенного штаба ЕС таможенные пошлины были отменены в июне 2010 года (Документ Объединенного штаба ЕПС СОМ 2011/303), однако таможенные сборы по-прежнему взимаются.



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
8	Согласованная таможенная номенклатура.	ЕК 450/2008	Ст. 221 Таможенного Кодекса, Постановление Правительства 1525/2007.	Полностью реализовано.	
9	Принятие обеспечений, превышающих одни лишь таможенные пошлины, например, если есть не критичные вопросы в отношении груза.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Ст. 1271 Таможенного Кодекса, Постановление Правительства 1140/2005 и Регламент Таможенной службы 149/2011.	Гарантии могут предоставляться в наличной или признанной безналичной форме и могут быть использованы для покрытия таможенных и других сборов (повторяющихся сборов).	
10	Возможность оформления в других таможенных офисах (оформления, долг).	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Регламент Таможенной службы 214/2011.	Децентрализованное улаживание формальностей возможно.	Несмотря на наличие нормативной базы, практическая реализация требует использования полностью автоматизированных систем, а они внедрены не везде.
11	Выпуск товаров сразу после предоставления обеспечения	ЕК 450/2008 ВТО Киото.		Да.	
12	Формализованные документы по смешанным перевозкам, регулирующие ответственность	СМП.	Нет.	Нет.	Молдова должна подписать СМП ТРАСЕКА.



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
13	Наличие упрощенного порядка для уполномоченных лиц / экономических операторов	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	В масштабе всей страны - нет.	В масштабе всей страны - нет.	Молдова в принципе признает концепцию экономического оператора и упрощенной процедуры, но пока не реализовала ее. Она включена в новый Таможенный кодекс.



### 4.3.3 Рекомендации

#### Рекомендация 1: Содействие в реализации электронной оценки рисков по транзиту

Таблица 19: Рекомендация № 1 для Молдовы: Электронная оценка рисков по транзиту

<p><b>Описание</b></p>	<p>Управление рисками в электронном виде не практикуется, оно все еще осуществляется «на бумаге». Целесообразно предоставить техническую помощь в сфере электронной оценки рисков по транзитным грузам. Она должна включать все необходимые компоненты от аппаратного до программного обеспечения (с внедрением селективного модуля для транзита в системе АСОТД-Уорлд), а также оценку связанных с этим расходов и усилий по сравнению с преимуществами, которые Молдова получит от внедрения электронной оценки рисков. В результате этой помощи должно быть представлено предварительное ТЭО или резюме проекта по реализации электронной оценки риска по транзитным грузам.</p>	
<p><b>Обоснование</b></p>	<p><b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b></p>	<p><b>Влияние</b></p>
<p>Текущая ситуация не способствует использованию инструментов упрощения процедур торговли на основе избирательности. Электронная оценка рисков по транзитным грузам позволит ускорить процедуру транзита и, следовательно, сделать транзит через территорию Молдовы более привлекательным, поскольку она будет способствовать беспрепятственному движению товарных потоков через границы. Кроме того, ее внедрение стало бы еще одной вехой в усилиях властей Молдовы по модернизации таможенной системы и процедур.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Таможенная служба;</li> <li>– Логистические компании;</li> <li>– Таможенные брокеры/ агенты;</li> <li>– Флагманская инициатива программы Восточного Партнерства "Интегрированное управление границами";</li> <li>– Предоставление ТП по преимуществам электронной оценки рисков.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Эффективные процедуры транзита;</li> <li>– Ускоренный таможенный контроль для надежных транспортных операторов;</li> <li>– Современные упрощенные таможенные процедуры для транзита;</li> <li>– Соответствие нормативным требованиям;</li> <li>– Увеличение объемов перевозок;</li> <li>– Повышение уровня безопасности на границе;</li> <li>– Сокращение времени и затрат для таможенных органов и экономических операторов.</li> </ul>

#### Рекомендация 2: Техническая помощь в реализации концепции «единого окна»

Таблица 20: Рекомендация № 2 для Молдовы: ТП в реализации концепции «единого окна»

<p><b>Описание</b></p>	<p>Хотя юридически и фактически концепция «единого окна» реализуется с в 2008 года на всех пунктах пересечения границы, в Молдове она затормозилась по причинам, лежащим вне зоны контроля таможенных органов, поскольку были приняты изменения в законодательстве, дающие полномочия другим ведомствам по осуществлению контроля на границе. Это ветеринарные и фитосанитарные службы и учреждения, не имеющие достаточных ресурсов, оборудования и программного обеспечения для реализации электронного обмена информацией с таможней. Таким образом, это напрямую влияет на деятельность таможенной службы, и необходимо оценить возможные варианты поддержки таможенных органов Молдовы в обеспечении персоналом смежных служб и их оснащении необходимыми аппаратно-программными средствами. Проект должен оценить ситуацию на ме-</p>
------------------------	---



Логистические процессы и морские магистрали II

	стах, выявить основные препятствия на пути эффективной реализации концепции «единого окна», оценить ресурсы и квалификацию персонала, объем необходимого обучения и финансовые затраты, необходимые для улучшения ситуации. План действий конкретизирует дальнейшие шаги.	
Обоснование	Ресурсы / Заинтересованные стороны	Влияние
Концепция «единого окна», безусловно, является важной вехой в обеспечении бесперебойного прохождения грузопотоков. Нормативные требования были изменены, однако возникли препятствия в практической реализации. Они должны быть выявлены, оценены и преодолены, поскольку концепция «единого окна» является неотъемлемой частью современных таможенных процедур.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Таможенная служба;</li> <li>– Министерство сельского хозяйства;</li> <li>– Логистические компании;</li> <li>– Таможенные брокеры / агенты;</li> <li>– Предоставление ТП, в результате которой будет разработан план действий.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Более эффективное таможенное оформление и процедуры пересечения границ;</li> <li>– Соответствие с нормативными требованиями;</li> <li>– Меньше бюрократии;</li> <li>– Увеличение объема перевозок.</li> </ul>

**Рекомендация 3: ТП в создании системы управления таможенными рисками и центра распространения информации**

**Таблица 21: Рекомендация № 3 для Молдовы: ТП в создании Центра управления таможенными рисками**

<b>Описание</b>	Управление рисками была введено Постановлением Правительства 1144/2005, однако, до сих пор, несмотря на частичную реализацию, жизненно важная информация не распространяется наиболее эффективным способом путем распределения рисков. Двусторонние усилия способствуют улучшению ситуации, но надлежащая система распространения информации должна быть институционализована на национальном и международном уровне. Ситуацию могло бы улучшить создание в рамках таможенной службы специализированного подразделения по определению таможенных рисков и обмену информацией (в национальном и международном масштабе). В рамках целевого проекта ТП необходимо проанализировать и оценить возможности создания такого информационного подразделения в рамках таможенной службы, которое будет заниматься определением рисков распространением информации среди местных таможенных органов, а также сотрудничать и обмениваться информацией на международном уровне. Кроме того, необходимо оценить затраты, необходимые для обучения сотрудников и закупки аппаратно-программных средств. Необходимо учитывать и далее развивать результаты и достижения инициативы EUBAM.	
Обоснование	Ресурсы / Заинтересованные стороны	Влияние
Создание центра / механизма определения (обновления) рисков и распространения информации соответствует смыслу и целям Постановления Правительства 1144/2005, поскольку это неотъемлемый компонент современных таможенных процедур и международного сотрудничества. Специальное подразделение	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Таможенная служба;</li> <li>– Логистические компании;</li> <li>– Другие правоприменяющие ведомства;</li> <li>– Представители правительственных структур;</li> <li>– Флагманская инициатива программы Восточного</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Повышение эффективности таможенного контроля;</li> <li>– Сокращение числа проверок и времени ожидания для законного пересечения границы;</li> <li>– Увеличение целенаправленности проверок;</li> </ul>





Логистические процессы и морские магистрали II

<p>(центр), несомненно, позволило бы сделать пограничный контроль более эффективным и, следовательно, увеличить скорость законного пересечения границ. Таким образом, это вмешательство будет способствовать непрерывному прохождению грузопотоков.</p>	<p>Партнерства "Интегрированное управление границами";</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Предоставление ТП.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Развитие сотрудничества на местном и международном уровне;</li> <li>- Расширение использования информационной разведки;</li> <li>- Совершенствование посттаможенного аудита;</li> <li>- Предоставление результатов стратегической разведки и практической статистики представителям правительственных и высшему руководству.</li> </ul>
---	---	--

**Рекомендация 4: Техническая помощь в разработке нового Таможенного кодекса и его практической реализации**

**Таблица 22: Рекомендация № 4 для Молдовы: ТП в разработке нового Таможенного кодекса**

<p><b>Описание</b></p>	<p>В 2010-2011 годах группа международных экспертов помогала Таможенной службе Молдовы, осуществив сравнительный анализ Таможенного кодекса от 2000 года и Киотской конвенции с составлением таблиц соответствия. По результатам из этого анализа была предложена разработка нового Таможенного кодекса в соответствии с пересмотренной Киотской конвенцией и применяемым в ЕС законодательством. Рабочая группа была создана в сентябре 2011 года, первый проект кодекса должен быть завершен в начале 2013 года. Потребуется помощь для подготовки реализации положений нового Таможенного кодекса.</p>	
<p><b>Обоснование</b></p>	<p><b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b></p>	<p><b>Влияние</b></p>
<p>Новый Таможенный кодекс призван упростить все процессы, в соответствии с требованиями Киотской конвенции и законодательства ЕС. Это предполагает использование современной методики и передовых информационных технологий; устранение дублирующих и ненужных процедур. Новый кодекс будет отражать самый современный практический опыт, позволяющий упростить торговлю, в частности, концепцию экономических операторов и упрощенной процедуры. Таким образом, новый кодекс и соответствующие новые процедурные правила будут способствовать интеграции Молдовы в ЕС и, несомненно, позволят обеспечить бесперебойное прохождение грузов через границы.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Таможенная служба;</li> <li>- Логистические компании;</li> <li>- Таможенные брокеры и агенты;</li> <li>- Представители правительственных структур;</li> <li>- Правовые институты;</li> <li>- Предоставление ТП.</li> </ul>	<p>Создание прозрачных правовых норм, приведенных в соответствие с международными стандартами и стандартами ЕС;</p> <p>Внедрение современных методик и использование информационных технологий;</p> <p>Повышение эффективности таможенного контроля;</p> <p>Увеличение трансграничного трафика;</p> <p>Привлечение экономических операторов.</p>





## 4.4 Оценка Украины

### 4.4.1 Общие замечания

Благодаря своему географическому положению Украина имеет огромный потенциал превращения в крупный транзитный центр. Однако, любые реформы государственного сектора в Украине требуют деликатного подхода. Имеется целый ряд докладов о транспортной системе Украины с целенаправленной критикой ее недостатков. Предлагаемая оценка Украины концентрируется на позитивных аспектах и предлагает пути их дальнейшего развития. Оценка основана на положениях нового Таможенного кодекса, который на момент написания настоящего отчета был подготовлен, прошел слушания в Раде и быть введен в силу указом Президента в мае 2012 года.

Новый Таможенный кодекс необходимо рассматривать с учетом национальной специфики Украины. В целом, это удачная попытка модернизации таможенной системы, особенно что касается пересечения границы в морских портах.

Таможенный кодекс не охватывает все принципы, описанные в настоящем исследовании, но это и не обязательно. Основные положения законодательных актов в Украине уточняются, определяются и регулируются более подробно посредством указов. Предлагаемая оценка показывает, что большинство принципов и требований учитываются. Но политика должна предшествовать принятию любого закона, а эффективные меры по реализации должны его сопровождать.

Это как раз та сфера, где система в Украине может быть улучшена. В двустороннем соглашении о бюджетной поддержке со стороны ЕС были установлены определенные ключевые показатели эффективности, такие как значительное снижение проверок контейнеров, внедрение электронного декларирования (и контрольные показатели для оценки эффективности его реализации). Украина реагирует на это путем изменений в нормативной сфере и соответствующих распоряжений в надежде, что ситуация улучшится и показатели будут выполнены.

ЕС также поддерживает инициативы Украины проектами технической помощи (один из примеров - EUBAM), а также, до определенной степени, проект «LOGMOS», а также последние проекты, направленные на реформирование транспортного сектора.

Украина работает иначе, по сравнению с Западной Европой. Изменения сверху часто воспринимаются с сонной невозмутимостью, без энтузиазма, и вяло осуществляются на региональном и местном уровнях. Это утверждение тем более верно, если изменения на высшем политическом уровне основаны на компромиссе с ЕС, а не на политическом убеждении, что эти конкретные изменения были бы благоприятны для соответствующей отрасли. Изменения в Украине должны инициироваться снизу и параллельно подкрепляться на уровне местной политики, и затем централизованно координироваться в целях обеспечения единообразной реализации.

Положительная сторона заключается в том, что новый Таможенный кодекс, по всей видимости, принимается всерьез. Возможно, его содержание еще не дошло до всех уголков Украины, но в средствах массовой информации проходило его активное обсуждение, а все государственные и частные организации были проинформированы о новом кодексе и ждали его вступления в силу со сдержанным оптимизмом.

Основные принципы (рассматриваемые в настоящем отчете) нашли отражение в новом Таможенном кодексе:

- Концепция «единого окна»;
- Электронная подача деклараций;



## Логистические процессы и морские магистрали II

- Существенное сокращение таможенных формальностей;
- Электронная система оценки рисков;
- Регламентированные таможенные услуги;
- Право апелляции ad loco;
- Концепция экономических операторов и упрощенной процедуры оформления (без детализации);
- Возможность предоставления обеспечения в различных формах.

Потребуется немало усилий для реализации только этих принципов в масштабе всей Украины.

Что касается морских портов, то на местах функционируют устоявшиеся структуры. Они, пожалуй, не являются самыми эффективными в настоящее время, но они существуют давно и пережили различные политические изменения. Теперь они работают в современных политических условиях, и до сегодняшнего дня им удалось сохранить последовательность в своих предложениях. Конечно, в этой связи высказываются критические мнения, утверждающие, что изменения и модернизация (кроме технических усовершенствований) не затронули основных портов Украины.

Возможно, эта критика обоснована, но в то же время – и автор данного отчета испытал это на личном опыте – портовые администрации, портовые учреждения, капитаны и диспетчеры портов были вынуждены работать в размытых правовых условиях, поскольку центральное правительство не принимало необходимых законов и нормативных актов. В результате сформировался другой подход, основанный на личных связях, и порты продолжали функционировать. Есть множество примеров, когда администрация порта, государственный орган контроля портовой деятельности и / или капитан порта действовали без полной юридической поддержки и «решали вопросы» на основании своего капитанского опыта и, следовательно, личного доверия друг к другу. Примером может служить «разрешение на выход» капитана порта (однако этот вопрос не входит в объем настоящего отчета).

С учетом этих обстоятельств, а иногда и радикальных политических изменений, кристально прозрачная система, действующая в большинстве европейских портов, трудно реализуема в Украине.

Что касается прибытия, украинские порты используют формы FAL, так что любое судно, входящее в территориальные воды Украины, направляет уведомление в электронном виде в порта захода. Форма FAL № 2 используются для грузовых перевозок. По словам импортеров и логистических компаний (интервью), после этого агент или таможенный брокер связывается с администрацией и организует «местное содействие». В некотором смысле, это выглядит как неофициальная версия «единого окна»: у агента налажены связи с соответствующими органами порта, и как только документы оформлены, судно направляется в порт для швартовки, таможенного контроля и урегулирования формальностей. Не вдаваясь в подробности, это платная услуга, местный агент помогает всем.

Это не означает, что система не может или не должна быть улучшена. Например, несмотря на то, что Украина присоединилась к Конвенции МДП, некоторые таможенники просто не знают, как обращаться с формой T1. Таможенные брокеры и таможенники просто не всегда в курсе последних изменений, даже если они соответствуют законодательству, и это излишне замедляет процесс оформления.

Электронные декларации были введены и применяются с 2009-2010 гг., и распределение грузов по красным и зеленым коридорам, по большей части, реализуется на практике. Однако до сих пор есть требования, которые, несмотря на частичное продвижение в не-



которых областях (например, оценка рисков, красный и зеленый коридоры), препятствуют непрерывному прохождению товарных потоков. Одним из таких препятствий представляется фактическое признание электронных деклараций, по сравнению с бумажными.

Количество документов, необходимых в рамках существовавшего таможенного режима для экспедирования грузов и их оформления в портах, довольно обременительно. Необходимо было представить следующие документы:

- Три оригинала коносамента, подписанных и пропечатанных получателем с обратной стороны;
- Распоряжения отправителя о назначении украинской компании в качестве грузополучателя определенного контейнера (если коносамент “TO ORDER”);
- Копия договора купли-продажи;
- Оригинал счета с переводом на русский или украинский языки;
- Копия упаковочного листа с переводом на русский язык;
- Копия сертификата происхождения, сертификата качества;
- Нотариально заверенная копия сертификата безопасности и здоровья;
- Копия предварительного уведомления (ПУ);
- Оригинал доверенности экспедиторской компании на получение, экспедирование и доставку контейнера (№) с указанием точных наименований товаров на русском языке и их кода согласно ТН ВЭД;
- Оригинал или копия письма получателя, подтверждающего свою готовность получить контейнер и пройти таможенное оформление;
- Копия карточки аккредитации компании-получателя в региональном таможенном управлении
- Оригинал сертификата соответствия (при необходимости);
- Для грузов растительного происхождения: оригинал фитосанитарного сертификата, оригинал фумигационного сертификата, копию импортного карантинного разрешения.

А также, если применимо:

- Для ветеринарных грузов:
  - Оригинал ветеринарного сертификата с переводом на русский или украинский;
- Для опасных грузов:
  - Копия сертификата качества и безопасности с переводом на русский или украинский язык;
  - Копия подтверждения анализов с переводом на русский или украинский язык; «аварийная карточка» на русском или украинском языке;
  - Оригинал страхового полиса для перевозки контейнера из порта Одессы к месту разгрузки;
  - При необходимости, письменное обоснование или разрешение от Министерства экологии и природных ресурсов Украины;



**Логистические процессы и морские магистрали II**

- Копия договора на утилизацию тары и упаковки грузов (для порта Ильичевск).

Этот перечень можно продолжить, по утверждению таможенного чиновника, до 65 документов. С вступлением в силу нового Таможенного кодекса эти требования, по крайней мере, на бумаге, канут в лету. Перечень новых требований сокращен до минимума - 3 документов, и один из них будет подтверждением оплаты таможенных пошлин и сборов.



#### 4.4.2 Оценка

Таблица 23: Оценка Украины

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарии
1	Принятие предварительных уведомлений по формам FAL (Форма №2 по грузам).	Конвенция FAL, ЕК 2010/65; ЕК 2002/65*	Ст. 78 Кодекс торгового мореплавания Украины.	Применяются формы FAL.	Хотя формы и используются, но сначала они направляются капитану порта, который передает информацию диспетчеру порта, а тот, в свою очередь, имеет дело с таможней. Это приводит к задержкам.
2	Предоставление сведений (АИС, SafeSeaNet и др.).	ЕК 2010/65, 2002/65*	Нет.		Украина не подписалась на использование системы АИС.
3	Электронная подача ВКД, совместимость данных.	ЕК 2010/65, 450/2008 и др.	Глава 94, ст. 194 (предварительное уведомление), ст. 248, 257 (2), 259, 264 (12) и часть 4 ст.335 регулируют предоставление сведений в электронной форме.	Не реализовано.	Одно из препятствий заключается в том, что согласно старому Таможенному кодексу декларацию может подавать только украинский импортер. Кроме того, отсутствует необходимое программное и аппаратное обеспечение. Новый Таможенный кодекс позволяет «декларанту» подавать



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарии
					уведомление в электронном виде. Для морского транспорта это по-прежнему проблематично.
4	Таможенная концепция «единого окна».	ЕК 2010/65, ВТО Киото и др.	НТК: Ст.319 (4), ст. 319 регламентируют сотрудничество с другими службами и организацию «единого окна».	Не реализовано.	В одном из украинских портов реализуется проект создания «единого окна» в тестовом режиме.
5	Использование таможенной (электронной) системы оценки рисков по грузам.	ЕК 2010/65, ВТО Киото и др.	НТК Ст. 361-363	Не реализовано.	Необходимо программное обеспечение и обучение персонала.
6	Право на апелляцию (ad loco) для импортеров.	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	НТК Ст. 24-30 и 52(4).	Реализовано.	
7	На бесплатной основе (исключения) и предсказуемость таможенных услуг (часы работы и т.д.).	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Раздел VIII НТК декларирует бесплатность таможенных услуг. Режим работы определяется нормативным актом. Ставки определяются ст. 247 (2) НТК, и устанавливаются Национальным банком Украины (НБУ) ежедневно.	Уже реализовано, до вступления НТК в силу	На практике существует несколько способов оформления морских грузов.
8	Согласованная таможенная номенклатура.	ЕК 450/2008, ВТО	НТК: Раздел IV	Реализуются улучшения (6+2).	Украинская классификация грузов приводится в соответствие с Международной Гармонизирован-





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарии
					ной системой описания и кодирования товаров. ВТО использует 8 цифр, в Украине раньше было 10 цифр, теперь 6+2.
9	Принятие обеспечений, превышающих одни лишь таможенные пошлины, например, если есть не критичные вопросы в отношении груза.	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Раздел X НТК, Ст. 306-315, в частности, ст. 309(4)	В процессе реализации.	Даже старые правила предусматривали обеспечение, но оно должно было точно соответствовать сумме сборов. Новая версия имеет большую гибкость в этом вопросе, и обеспечение может охватывать разные платежи.
10	Возможность оформления в других таможенных офисах (оформление, долг).	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	НТК Ст. 247 (3)	Возможность имеется, но в отсутствие электронных интерфейсов эффективность будет сомнительной.	Реализация состоится после того, как Украина будет охвачена электронной системой. См. выше, реализация по мере реформирования.
11	Выпуск товаров после предоставления обеспечения?	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	НТК: Раздел III, Ст. 52.	Уже реализуется.	Несмотря на реализацию, имеются факторы, которые могут задерживать выпуск товаров.
12	Формализованный документ мультимодальной перевозки, регулирующий ответственность.	СМП.	Нет.		
13	Упрощенная процедура для автори-	ЕК 450/2008,	НТК: Глава 2, Ст.15.	Пока не реализуется.	Несмотря на наличие





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарии
	зованных лиц / экономических операторов.	ВТО Киото.			определений экономического оператора и упрощенной процедуры, их целесообразность должна быть проверена.

\* изменения в ЕК 2011/15. \*\* НТК = Новый Таможенный кодекс.



#### 4.4.3 Рекомендации

Настоящие рекомендации предполагают, что новый Таможенный кодекс вступит в силу в ближайшем будущем.

**Рекомендация 1: Пилотный проект по созданию таможенного офиса по принципу «единого окна» в Сухом порту «Евротерминал», Одесса**

**Таблица 24: Рекомендация № 1 для Украины: Пилотный проект по внедрению «единого окна» в Одессе**

<b>Описание</b>	Как можно увидеть на примере портов ЕС и других портов, таможенное оформление в порту по принципу «единого окна» имеет большое значение. В распоряжении порта имеется информация, которая, будучи доступной таможене, позволяет ускорить оформление. В рамках предлагаемого пилотного проекта «LOGMOS», центр оформления в составе необходимых служб и специалистов в сочетании с таможенным складом и полным спектром логистических услуг стал бы идеальным примером пилотного проекта, который мог бы быть реализован и в других портах.	
<b>Обоснование</b>	<b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b>	<b>Влияние</b>
Новый Таможенный кодекс предусматривает концепцию «единого окна». Таким образом, возникает обязательство по реализации данной концепции со всем необходимым оборудованием, в т.ч. средствами электронной подачи документов, системой электронной оценки рисков и т.д.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Администрация порта;</li> <li>- Государственная таможенная служба;</li> <li>- Логистические компании;</li> <li>- Агенты по оформлению грузов;</li> <li>- Предоставление ТП.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Эффективное таможенное оформление;</li> <li>- Пример для других портов;</li> <li>- Соблюдение нормативных требований;</li> <li>- Увеличение объемов перевозок.</li> </ul>

**Рекомендация 2: Поддержка (ТП) по разработке подзаконных актов и регламентов в соответствии с новым Таможенным кодексом в отношении экономических операторов и упрощенной процедуры.**

**Таблица 25: Рекомендация № 3 для Украины: ТП в реализации концепции экономических операторов**

<b>Описание</b>	Поскольку положения об экономических операторах и упрощенной процедуре содержатся в новом Таможенном кодексе, их необходимо детально проработать, например, посредством подготовки подзаконных актов и руководства по реализации для персонала на местах, а также проведения обучающих мер. Это может быть организовано в рамках специального проекта ТП или миссий TAIEХ. В объем задач необходимо включить краткий обзор Таможенного кодекса (соответствующие положения) в сопоставлении с другими применимыми (аналогичными) режимами и разработку проектов подзаконных актов (ТП) и инструкций или руководств, а также обучение (TAIEХ) соответствующего персонала. Эти меры должны охватить основные пункты пересечения морских границ. Потребуется создание электронной базы данных, позволяющей идентификацию в любое время и на любой границе зарегистрированных экономических операторов и их репутационной истории.	
<b>Обоснование</b>	<b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b>	<b>Влияние</b>
Новый Таможенный кодекс создает правовую основу для	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Делегация Евросоюза;</li> <li>- Государственная таможен-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ускорение пересечения границы товарами;</li> </ul>



Логистические процессы и морские магистрали II

<p>применения упрощенной процедуры для экономических операторов. Для эффективной реализации и достижения желаемых результатов необходимы подзаконные акты, устанавливающие критерии для квалификации в качестве экономического оператора и правила разработки упрощенной процедуры как таковой. Это вполне соответствует тому, как ЕС трактует эффективную реализацию.</p>	<p>ная служба;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Частные операторы;</li> <li>- Электронная база данных;</li> <li>- Консультанты в рамках ТП;</li> <li>- Миссия/-и TAIEХ.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Соблюдение нормативных требований;</li> <li>- Совместимость с концепцией эффективной реализации ЕС;</li> </ul> <p>В случае реализации в виде пилотного проекта (в ключевых местах), появятся примеры для подражания.</p>
--	--	---

**Рекомендация 3: Создание конкретных показателей эффективности для определенных портов (услуг)**

**Таблица 26: Рекомендация № 4 для Украины: Показатели эффективности для портовых услуг**

<p><b>Описание</b></p>	<p>Предлагается осуществить пилотные проекты в портах или инициативу в масштабах всей страны по созданию служб «единого окна», и это должно способствовать улучшению предоставляемых транспортным сектором услуг. Для измерения этого улучшения необходимо установить отправные точки для реализации пилотных проектов, или действий в масштабах всей страны, и, в частности, в основных портах (концепция «до и после»). Затем необходимо ввести подходящие и легко измеримые показатели, например:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Время ожидания на дорогах до причала;</li> <li>- Задержки и время ожидания на причале для прохождения формальностей;</li> <li>- Задержки и ожидание у причала для обработки;</li> <li>- Обработка объемов грузов по видам транспортных единиц (контейнеры, грузовики, вагоны).</li> </ul> <p>Необходимо сформулировать эти показатели, установить процедуры учета и контроля, а затем собирать информацию через определенные промежутки времени. Конкретный проект ТП должен поддержать эту инициативу. Таким образом можно было бы также продемонстрировать преимущества в тех местах, где концепция «единого окна» была эффективно реализована.</p>	
<p><b>Обоснование</b></p>	<p><b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b></p>	<p><b>Влияние</b></p>
<p>Для получения измеримых результатов/последствий необходимо осуществить ряд инициатив и пилотных проектов. Это наилучшим образом достигается с помощью показателей эффективности и контрольных величин (бенчмаркинга/лучшей практики). Что касается услуг порта в области перевозок и «единого окна», они должны быть четко определены, затем необходимо оценить прогресс и, на этой основе, разработать дополнительные меры.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Администрация порта;</li> <li>- Государственная таможенная служба;</li> <li>- Делегация Евросоюза;</li> <li>- Экспедиторы;</li> <li>- Консультанты;</li> <li>- Электронная база данных.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Измеряемые показатели;</li> <li>- Примеры успешной реализации в портах</li> <li>- Привлечение частного бизнеса;</li> <li>- Ускорение импорта / экспорта;</li> <li>- Прозрачность показателей эффективности позволяет предпринимать целенаправленное вмешательство.</li> </ul>



#### Рекомендация 4: Твиннинг и круглые столы с участием портовых и таможенных администраций

Таблица 27: Рекомендация № 4 для Украины: Твиннинг с участием портовых и таможенных администраций ТРАСЕКА и других регионов

Описание	Необходимо пригласить представителей, например, портов Балтии (таких как Клайпеда), морской индустрии совместно с представителями портовых и таможенных администраций в Одессу, Ильичевск и т.д., чтобы представить таможенной службе Украины, администрациям портов и частному сектору опыт реализации реформ в других странах и привести примеры положительного воздействия. Это могут быть презентации типа «до и после», демонстрирующие и подчеркивающие выгоды для общества и экономики. В случае позитивного восприятия отобранные должностные лица Украины должны нанести ответные визиты, чтобы воочию убедиться в их успехах. Можно было бы создать целевые группы для подготовки конкретных портовых реформ (см. выше рекомендацию №1) или достичь соглашений о твиннинге.	
Обоснование	Ресурсы / Заинтересованные стороны	Влияние
Опыт портов ЕС, история которых уходит в советскую эру, в реформировании транспортного и таможенного секторов должен быть распространен, у них есть чему поучиться. Разумеется, есть области, где их опыт мог бы пойти на пользу Украине, в частности, на низовом уровне. Это можно использовать для повышения осведомленности в Украине и осознания того, насколько полезна новая система для рядовых индивидуумов и для местной экономики, которая, кажется, ищет оправдания того, почему реформы в Украине не работают. Поскольку между Украиной и Грузией действуют судоходные линии, грузинские порты могли бы также предоставить такую возможность.	<ul style="list-style-type: none"><li>- Представители зарубежных таможенных администраций;</li><li>- Представители администраций зарубежных портов;</li><li>- Представители зарубежных экспедиторских компаний и логистических центров;</li><li>- Заинтересованные стороны Украины, такие как Государственная таможенная служба и порты;</li><li>- Служащие порта, связанные с импортом и экспортом;</li><li>- Заинтересованные представители местной промышленности.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Образец «как это делается»;</li><li>- Повышение информированности на местах (Одесса, Ильичевск и др.);</li><li>- Дополнение к пилотному проекту;</li><li>- Публичность;</li><li>- Обмен опытом и идеями.</li></ul>



## 5 ПРИЛОЖЕНИЕ: СТРАНЫ КАСПИЙСКОГО РЕГИОНА

При анализе Прикаспийского региона были сформулированы некоторые рекомендации, касающиеся более чем одной страны. Поэтому имеет смысл объединить усилия. Это относится и к некоторым из рекомендаций по Черному морю. Таким образом, целесообразно рассмотреть возможность кроссрегионального обмена с Грузией и Турцией по системе «единого окна» и с точки зрения понятия экономического оператора в качестве образца, поскольку эти страны провели и (почти) завершили процессы реформирования в этих областях.

В любом случае, имеющийся опыт следует распространять и использовать, по мере возможности, наиболее эффективным образом. Региональные совещания под эгидой ТРАСЕКА могут использоваться в качестве платформы для обсуждения этих процессов за круглым столом. Для стран Каспийского региона на данный момент имеются две региональные рекомендации, вместе с общей рекомендацией в отношении документа смешанной перевозки (сопоставительный анализ, см. выше).

### 1. Круглый стол / Бенчмаркинг по вопросам реализации концепции «единого окна»

В Турции и Грузии уже внедрена полностью операбельная и наглядная концепция «единого окна».

Круглые столы с участием Турции и Грузии могли бы продемонстрировать странам Каспийского региона, как они пришли к сегодняшней ситуации, их своего рода путь от принятия политических решений до настоящего времени. Таким образом, можно будет проследить все шаги и меры, предпринятые этими странами, в историческом развитии, возникшие проблемы, барьеры, которые им пришлось устранять, извлеченные уроки и т.д.

Азербайджан, а также Грузия, Молдова, Украина и Армения, являющиеся бенефициарами программы Восточного партнерства ЕС FIT IBM, смогут проинформировать о достигнутом статус-кво и выдвинуть на обсуждение самые важные вопросы. «Круглый стол» мог бы инициировать процесс бенчмаркинга в странах ТРАСЕКА, который будет проводить выделенная (юридическая) рабочая группа под эгидой ПС ТРАСЕКА, распространив его на другие страны – Казахстан, Узбекистан, Кыргызстан и Таджикистан. Эта процедура способствовала бы выявлению и выделению недостатков, и это позволило бы осуществить целенаправленное межсекторное вмешательство в соответствующих странах.

Однако эта деятельность должна быть скоординирована с другими программами и мерами, например, ЮСЭИД, Таможенной службой США, программой Восточного партнерства ЕС и другими, в целях обеспечения согласованного осуществления мер.

### 2. Круглый стол / Бенчмаркинг по реализации концепции экономического оператора

Другой областью, где опыт и знания могут быть транспонированы, является введение упрощенной процедуры для экономических операторов.

Опыт Грузии и Турции в реализации концепции экономического оператора с ее нормативным отражением в упрощенном порядке в рамках нормативно-правовой базы будет полезен Казахстану и Азербайджану, которые недавно приняли новый Таможенный кодекс, и теперь находятся в процессе разработки и принятия подзаконных актов.

Заинтересованные стороны Турции и Грузии могли бы поделиться своим опытом создания правовой базы для концепции экономического оператора и ее практической реализации, что включает способы признания, регистрации, мониторинга и т.д. уполномоченных юридических лиц в качестве экономических операторов, упрощенные процедуры для эко-





## Логистические процессы и морские магистрали II

номических операторов и ее повседневное применение, а также измеримые последствия, такие как сокращение времени ожидания и т.д.

Этот процесс может быть начат с организации круглого стола силами ПС ТРАСЕКА с последующим проведением соответствующего бенчмаркинга, позволяющего выявить имеющиеся недостатки и тем самым дать возможность для оказания адресной помощи.

Реализация обеих концепций – «единого окна» и экономического оператора - может стать основной повесткой дня для специализированной «правовой рабочей группы», организованной Постоянным секретариатом МГК ТРАСЕКА. Эта группа будет заниматься сопоставлением прогресса, достигнутого в реализации концепций «единого окна» и экономического оператора всеми странами-участницами по сравнению с более продвинутым уровнем как, например, в упомянутых выше Грузии и Турции, а также с передовой международной практикой.

Той же правовой рабочей группе может быть поручено проведение бенчмаркинга в области реализации передовой международной практики в отношении распределения ответственности и других вопросов, относящихся к мультимодальным перевозкам, как обсуждалось выше.



## 5.1 Оценка Азербайджана

### 5.1.1 Общие положения

Азербайджан играет ключевую роль с точки зрения железнодорожных, автомобильных и морских маршрутов. Осознавая свое стратегическое значение, Азербайджан приступил к реализации впечатляющих реформ. В частности, парламент Азербайджана недавно принял новый Таможенный кодекс (в 2011 г.). Новый Таможенный кодекс в целом представляет собой современный законодательный акт, в значительной степени соответствующий передовым международным стандартам. Это не означает, однако, что ситуация на местах не может быть улучшена. Имеются некоторые заслуживающие внимания вопросы, основные из которых отмечены в разделе 3 вместе с рекомендациями.

В принципе, новый таможенный режим Азербайджана внедряет современные концепции в национальную законодательную среду, а это значит, что в Азербайджане в настоящее время имеется нормативная база почти для всех режимов («единого окна», экономического оператора, включая упрощенные процедуры, электронной оценки рисков, обмена информацией и т.д.). В настоящее время администрация занимается разработкой, вводом в действие и реализацией подзаконных актов, чтобы эти системы реально заработали.

Это трудоемкий процесс, поскольку он влечет за собой слияние новой системы с исторически сложившейся и поэтому не всегда легко изменяемой административной средой. Тем не менее, изменения происходят, и Государственный таможенный комитет проводит впечатляющую работу по реформированию устоявшихся структур.

Был создан ряд подкомитетов, каждый из которых отвечает за определенный аспект новой нормативной базы. Эти подкомитеты работают в условиях сжатых сроков. Например, что касается концепции «единого окна»; президент принял соответствующую резолюцию в конце 2008 года и создал специальную комиссию по реализации концепции «единого окна». В течение года эта комиссия подготовила комплексную реформу по внедрению концепции «единого окна» во всех основных пунктах пересечения границы – наземных, воздушных и морских.

Эта концепция была позже принята и в настоящее время осуществляется в масштабе всей страны. Первое «единое окно» уже функционирует. В целях предотвращения конфликтов со сферами компетенции других государственных ведомств и органов Государственный таможенный комитет потребовал передать ему основные компетенции в области «единого окна», что позволяет ему реализовывать эту концепцию.

Государственная таможенная служба выполняет сейчас эти «дополнительные» компетенции в рамках своего административного устройства, к ним относятся, например, ветеринарный и фитосанитарный контроль. Это означает, что Государственному таможенному комитету не приходится обращаться к другим органам власти, полагаться на сотрудничество с ними и считаться с заданными ими ограничениями. Это был впечатляющий правовой «трюк», позволивший избежать необходимого в противном случае длительного процесса перераспределения компетенций. Необходимо провести в этой связи дальнейший анализ с целью распространения соответствующего опыта на другие страны, сталкивающиеся с аналогичными проблемами.

Другая концепция, подлежащая реализации, – это концепция экономического оператора и упрощенного порядка. Данный вопрос в настоящее время обсуждается правительством и, принимая во внимание решимость администрации Азербайджана, а также наличие соответствующей нормативной базы, изменения в применяемой в настоящее время системе можно ожидать в ближайшее время.



Однако не все так безоблачно, есть некоторые вопросы, которые требуют внимания. Например, задержки автомобильного и железнодорожного транспорта на границе с Грузией. Учитывая, что официальная документация в основном была согласована обеими странами, что-то еще мешает непрерывному прохождению товарных потоков. Именно поэтому была дана рекомендация изучить этот вопрос в дальнейшем.

Вопросы, подлежащие рассмотрению в этой связи, будут касаться обработки и передачи информации между таможенными органами Грузии и Азербайджана, а также актуальности следующих двусторонних соглашений: «Красный мост», ж/д станция Буюк-Кашик, Мтквари-Садихли и Джандаргель по автодорогам.

Ответственность в сфере мультимодальных перевозок по-прежнему остается аспектом, требующим улучшения, не только в Азербайджане и Казахстане, но и во всех странах ТРАСЕКА. Это касается вопросов, касающихся ответственности транспортного оператора, процедур, связанных с отказом от груза, изъятием, продажей с аукциона и полного (бесплатного) восстановления и экспатриации товаров. Поступали сообщения о том, что контейнеры чрезмерно задерживаются, простой не оплачивается, или же все контейнеры пропадают, причем правовая основа для их восстановления или получения адекватной компенсации за убытки отсутствует.

Другой вопрос касается обмена данными как на национальном, и на международном уровне (или на двусторонней основе) и гибкости гарантий для таможенных сборов. Оба аспекта могут быть улучшены, в частности, информационный обмен на Каспийском море между Актау и Туркменбаши, с одной стороны, и Баку с другой. Гарантии также могут предоставляться только для одной импортной операции и не могут распространяться (или пополняться) на множественные импортные операции и другие сборы, такие как штрафы и сборы за нестандартные услуги (ветеринарный контроль и т.д.).

В целом, Азербайджан последовательно идет по пути административной реформы, что касается также физической и институциональной модернизации морских организаций. Порт Баку в ближайшем будущем будет перенесен. Морская администрация и портовые власти в целом сотрудничают с другими органами власти и, когда это требуется в соответствии с нормами, власти Азербайджана, как правило, достаточно быстро решают эти вопросы. Можно отметить, например, президентский указ об обмене информацией, способствующий реализации концепции «единого окна» и неизбежного при этом обмена информацией.



### 5.1.2 Оценка

Таблица 28: Оценка Азербайджана

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
1	Принятие предварительных уведомлений о прибытии по форме FAL. Это касается формы №2 FAL по грузам.	Конвенция FAL, ЕК 2010/65; ЕК 2002/65*	Нет	Да	Формы FAL используются в Бакинском порту в несколько измененном виде (с целью соответствия специфическим требованиям).
2	Предоставление сведений (АИС, SafeSeaNet и т.д.).	ЕК 2010/65, 2002/65*	Глава 7 Таможенного кодекса	Частично	Отсутствие каких-либо совместных баз данных для этого типа обмена информацией на Каспийском море. Глава 7 Таможенного кодекса касается защиты информации и обмена информацией в области таможенного дела.
3	Электронная подача ВКД, совместимость данных.	ЕК 2010/65, 450/2008 и др.	Раздел 1. Общие положения. Глава 1 Таможенного кодекса. Основные положения в статье 8ff.		Электронные и бумажные предварительные уведомления возможны, использование SAD. Данные предоставляются по запросу других органов и в соответствии с двусторонними и международными соглашениями.



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
4	Концепция «единого окна» в деятельности таможи.	ЕК 2010/65, ВТО Киото и др.	Указом Президента 12/2008 утверждена концепция «единого окна», закреплена в Статье 13 Таможенного кодекса 2011 г.	В процессе реализации.	В рамках Государственного таможенного комитета была создана специальная комиссия, отвечающая за реализацию концепции «единого окна»; первые шаги уже были предприняты, основные функции, которые обычно выполняются другими департаментами, переданы Государственному таможенному комитету (ветеринарный, фитосанитарный контроль и т.д.).
5	Использование таможенной (электронной) системы оценки рисков по грузам.	ЕК 450/2008, ВТО Киото и др.	Таможенный кодекс, Раздел III - Информационные системы и информационные технологии; Раздел VI, глава 15, статья 100f и глава 7 - Защита и обмен информацией; статья 37 об обмене информацией.	Реализация идет полным ходом.	Специальная комиссия при Государственном таможенном комитете была создана для внедрения электронной оценки рисков в масштабе всей страны.
6	Право на обжалование (ad loco) решений таможенных органов.	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Таможенный кодекс, Раздел IV - обжалование решений сотрудников таможи; глава 9, касающаяся решений таможи.	Да	Несмотря на наличие правовых основ для подачи апелляций, последующие процедуры могут быть обременительными и длительными.





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
7	На бесплатной основе (исключения) и предсказуемость таможенных услуг (часы работы и т.д.).	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Раздел XIII Таможенного кодекса регулирует таможенные сборы и другие меры	Partly.	Стандартные услуги таможни являются бесплатными, часы и режим работы таможни определяются указами и опубликованы (в Интернете).
8	Согласованная таможенная номенклатура.	ЕК 450/2008	Да	Да	Последние изменения ВТО (2002, 2007 и 2011 гг.) были реализованы.
9	Принятие обеспечений, превышающих одни лишь таможенные пошлины, например, если есть не критичные вопросы в отношении груза.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Раздел XIV Таможенного кодекса. «Таможенные платежи, уплата таможенного долга». Глава 45 - Условия платежей и статья 250 - дополнительные общие положения.	Частично.	Обеспечение может предоставляться как наличными, так и в форме банковских гарантий. Оно может покрывать только пошлины и сборы за одну импортную операцию.
10	Возможность оформления в других таможенных офисах (оформления, долг).	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	/	Да.	Политика децентрализации таможенных пунктов реализуется, практически все таможни в Азербайджане подключены к электронным системам.
11	Выпуск товаров сразу после предоставления обеспечения	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Глава 25, статья 162f посвящена выпуску грузов.	Да	При предоставлении гарантии возможен «временный выпуск груза»





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
12	Формализованные документы по мультимодальным перевозкам, регулирующие ответственность	СМП.	Нет.	Нет	Хотя Азербайджан ратифицировал СМП, отсутствует ратификация ряда других документов, что препятствует реализации. Дана ссылка на соответствующие рекомендации.
13	Наличие упрощенного порядка для уполномоченных лиц / экономических операторов	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Раздел VII - Таможенная регистрация, статья 111 предусматривает упрощенную процедуру, статья 32 содержит условия получения статуса экономического оператора.	Частично	Концепция экономического оператора была введена и реализуется; концепция была представлена в правительстве и находится на рассмотрении.

\* с изменениями ЕК 2011/15.



### 5.1.3 Рекомендации

Для Азербайджана подготовлен ряд рекомендаций, направленных на поддержку процесса реформ, а также выявление и устранение - возможно, не в ближайшее время - очевидных барьеров.

**Рекомендация 1: Обмен информацией и опытом реализации концепции единого окна и сотрудничество.**

**Таблица 29: Рекомендация № 1 для Азербайджана: Круглый стол по вопросам реализации концепции «единого окна»**

<p><b>Описание</b></p>	<p>Концепция «единого окна», при эффективной реализации, а также координации с другими странами (по тем же транспортным маршрутам) может в значительной степени способствовать обеспечению непрерывного прохождения товарных потоков. Азербайджан находится в завершающей стадии реализации концепции «единого окна» в масштабе всей страны. В Турции и Грузии эта концепция уже реализована и действует, и Казахстан планирует двигаться аналогичным путем. Поэтому было бы полезно организовать встречи между этими странами для обмена конкретным опытом, извлеченными уроками, взаимной поддержки, если и когда это необходимо и возможно. Кроме того, «единые окна», расположенные на транспортных маршрутах, проходящих по суше (ж/д и автомобильных) из Казахстана в Актау, затем морем в Баку, а затем по суше (ж/д и автомобильные) в Грузии должны быть в состоянии сотрудничать для решения вопросов транзита. Соответствующая информация может и должна собираться и предоставляться органам власти в других странах, как показано на примере эксплуатации поезда «Викинг» между Литвой, Беларусью и Украиной, а также системы предварительного обмена информацией (PAEIS) между Республикой Молдова и Украиной. Основой этого могут послужить существующие двусторонние соглашения или, если этого будет недостаточно, возможно, в целях реализации потребуются новое многостороннее соглашение. Целью этого процесса является анализ прогресса в реализации концепции «единого окна» в этих странах и, в частности, в Азербайджане, оказание адресной помощи и изучение потребностей в совместном использовании данных, а также создания соответствующей нормативной базы. Начало данному процессу могли бы положить дискуссии за круглым столом с участием представителей таможенных и пограничных служб Таможенную тематику, имеющую отношение к ТРАСЕКА, рекомендуется также обсудить в рамках программы Восточного Партнерства "Интегрированное управление границами", которая предусматривает соответствующие направления сотрудничества и механизмы внедрения.</p>		
<p><b>Обоснование</b></p>	<p><b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b></p>	<p><b>Влияние</b></p>	
<p>Эффективная реализация концепции «единого окна» имеет большое значение для беспрепятственного товарного обмена. Сотрудничество и обмен данными между органами, использующими «единое окно» в пунктах пересечения границы, также чрезвычайно важны, так как это позволяет уменьшить время ожидания, сократить бюрократию и, следовательно, ускорить процедуры транзита, в частности, для операций паромов и поездов в соответствии с расписанием.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Государственные таможенные службы (TR, GE, AZ, KAZ);</li> <li>- НС ТРАСЕКА (TR, GE, AZ, KAZ);</li> <li>- Эксперты ЕС/ «LOGMOS»: рекомендации для пилотных проектов «LOGMOS»;</li> <li>- Для создания нормативной базы: юристы.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Передача знаний и опыта по вопросам «единого окна»;</li> <li>- Потенциальное сотрудничество «единых окон» в пунктах пересечения границы;</li> <li>- Нормативная база и очевидная потребность в обмене данными и информацией.</li> </ul>	



**Рекомендация 2: Оценка эффективности пограничного перехода между Азербайджаном и Грузией**

**Таблица 30: Рекомендация № 2 для Азербайджана: Оценка сухопутного пересечения границы с Грузией**

<b>Описание</b>	<p>Наземное пересечение границы между Грузией и Азербайджаном железнодорожным и автомобильным транспортом имеет стратегическое значение и является частью «Шелкового пути». В прошлом осуществлялись финансируемые ЕС проекты технической помощи, например, по опасным грузам, безопасности наземного транспорта и т.д., но на данный момент время ожидания по-прежнему измеряется в часах, а должно составлять минуты. На дороге видны значительные очереди из грузовиков, и поезда также застревают на некоторое время. Рекомендуется обеспечить анализ и мониторинг ситуации на местах на постоянной основе. Имеется ряд двусторонних соглашений, а именно «Красный мост», ж/д станция Буюк-Кашик, Мтквари-Садикли и Джандаргель по дорогам, часть из которых ратифицирована, а часть - нет. На первом этапе будет проверена актуальность этих соглашений, и если все или некоторые из этих соглашений будут сочтены по-прежнему актуальными, то будут проанализированы причины, почему те не были ратифицированы или же были ратифицированы, но не реализованы, или, в случае их осуществления, эффективность реализации в среднесрочной и долгосрочной перспективе. На основе этого должно быть проведено исследование для выяснения причин, почему пограничный переход между Грузией и Азербайджаном функционирует все еще не столь эффективно, как мог бы при мониторинге функционирования конкретного пограничного пункта. Инструментами этого могут быть интервью, визиты на местах, бенчмаркинг и т.д., наряду с аналитическим исследованием. На основе полученных результатов простой план действий по конкретной процедуре пересечения границы должен быть предложен и согласован соответствующими заинтересованными сторонами. В качестве платформы для этого можно использовать регулярные совещания рабочих групп ТРАСЕКА / «LOGMOS» (так, меры таможенной тематики, связанные с проектом блок-поезда «Silk Wind», обсуждались с бенефициарами в ходе заседаний «LOGMOS», вопросы упрощения процедур торговли, связанные с пересечением границ, освещались на мероприятиях ТРАСЕКА, отчет о процедуре пересечения границы по Красному мосту, подготовленный в апреле 2013, предоставлялся бенефициарам по запросу). Таможенным органам рекомендуется для применения практики бенчмаркинга использовать платформу Всемирной таможенной организации, разработанной ВТО<sup>1</sup>,</p>	
<b>Обоснование</b>	<b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b>	<b>Обоснование</b>
Этот автомобильный и железнодорожный пограничный переход может стать эталоном пересечения границы для региона в целом, если удастся улучшить его эффективность. Существуют двусторонние соглашения, которые частично были ратифицированы, но необходимо проанализировать, позво-	<ul style="list-style-type: none"><li>- Государственная таможенная служба GE и AZ;</li><li>- Флагманская инициатива программы Восточного Партнерства "Интегрированное управление границами"</li><li>- Технические эксперты (в области таможи, логистики и</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Повышение эффективности;</li><li>- Сокращение времени ожидания;</li><li>- Содействие непрерывному прохождению товарных потоков;</li><li>- Повышение конкурен-</li></ul>

<sup>1</sup> Руководство по применению бенчмаркинга в таможене, используемое членами ВТО, доступно для изучения здесь:

<http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/resources/~/media/9B1DD9F2E8A94169860D28181A7CB16F.ashx>





Логистические процессы и морские магистрали II

<p>лили ли они добиться желаемого эффекта, и если нет, то почему. Если получится усовершенствовать этот автомобильный и железнодорожный пункт пересечения границы, это будет не только способствовать непрерывному прохождению товарных потоков, но и в перспективе может стать образцом пограничного перехода для других.</p>	<p>транспорта);</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Эксперты «LOGMOS» по вопросам упрощения торговли / правовые эксперты</li><li>- Юристы;</li><li>- Чиновники ЕС.</li></ul>	<p>тоспособности региона;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Позиционирование в качестве модели для пересечения границы.</li></ul>
--	--	---



**Рекомендация 3: Техническая помощь – содействие Азербайджану в реализации концепции экономического оператора**

**Таблица 311: Рекомендация № 3 для Азербайджана: Бенчмаркинг в области внедрения концепции экономического оператора**

<b>Описание</b>	<p>Новый Таможенный кодекс (2011 г.) предусматривает введение концепции экономического оператора и упрощенной процедуры. Таким образом, Азербайджан располагает нормативной базой для практической реализации концепции экономических операторов и упрощенной процедуры. При Государственном таможенном комитете была создана специальная комиссия, недавно была подготовлена рекомендация для правительства Азербайджана. Для практической реализации правовых норм потребуется ряд подзаконных актов, с тем, чтобы соответствующие органы могли эффективно и на основе полученных компетенций реализовать концепцию экономического оператора и упрощенного порядка. Несколько проектов технической помощи либо реализуются в настоящее время либо были недавно завершены, и было бы целесообразно оценить уровень их реализации и соответствие текущей ситуации с точки зрения имеющихся эталонов. Таким эталоном в случае с Азербайджаном с учетом культурных и географических особенностей может служить Турция. После проведения бенчмаркинга может быть оказана конкретная помощь, там, где она имеет большое значение и где можно достигнуть быстрого эффекта, например, при разработке подзаконных актов и при дальнейшей реализации концепции экономического оператора, наряду с индивидуальными тренингами.</p>	
<b>Обоснование</b>	<b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b>	<b>Воздействие</b>
<p>Понятие экономического оператора и связанная с ним упрощенная процедура, при эффективной реализации, несомненно, является одним из важнейших факторов обеспечения непрерывных товарных потоков. Таким образом, усилия по поддержке азербайджанских властей в практической реализации концепции экономического оператора вполне оправданы. Азербайджан является в этом процессе лидером на Кавказе и в Каспийском регионе, и успешная реализация концепции экономического оператора и упрощенной процедуры сможет служить моделью для других, которая в дальнейшем может быть использована в качестве ориентира для восточных соседей Азербайджана.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Государственная таможенная служба, комитет по вопросам эко-экономического оператора;</li><li>- Технические эксперты (в области таможи, логистики и транспорта);</li><li>- Правовая рабочая группа ТРАСЕКА;</li><li>- Чиновники ЕС.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Повышение эффективности таможенного оформления;</li><li>- Сокращение времени ожидания для экономических операторов;</li><li>- Сокращение бюрократического бремени;</li><li>- Содействие непрерывному прохождению товарных потоков;</li><li>- Повышение конкурентоспособности Азербайджана.</li></ul>



## 5.2 Оценка Казахстана

### 5.2.1 Общие положения

1 июля 2010 года Республика Казахстан вступила в Таможенный союз с Россией и Беларусью. В связи с этим потребовался существенный пересмотр Таможенного кодекса, и специализированным комитетам поручены различные задачи по подготовке изменений к существующей законодательной базе.

Государственная политика предусматривает определенные сроки, один из которых – наиболее значимый – уже наступил. С 17 июня текущего года все таможенные офисы должны принимать электронные декларации, и вводится обязательное предварительное информирование при ввозе товаров на всей территории страны. Следовательно, в национальном масштабе будут применяться интегрированные ИТ-системы и открытая логистика. Этот срок прошел, и Казахстан, в принципе, внедрил общенациональные системы - одну для транзита и еще одну для импорта.

Специализированный комитет отвечает за реализацию концепции «единого окна». Постановление Правительства №1240/2011 о пунктах пропуска через государственную границу в настоящее время также осуществляется совместно с другим постановлением - о порядке действий пограничных органов. Оба эти постановления предусматривают внедрение концепции «единого окна».

Обмен информацией между органами власти в Казахстане, особенно, если это касается портов, осуществляется «по запросу» и строго конфиденциально. В Казахстане действует закон «Об обмене информацией», принципиально регулирующий обмен данными между ведомствами. К сожалению, этот закон представляется чрезмерно строгим и вынуждает власти использовать информацию строго для выполнения своих задач. Право активного обмена значимой информацией с другими органами власти законом не предусмотрено. В международном масштабе Казахстан делится информацией в соответствии с различными международными, дву- и многосторонними соглашениями, ратифицированными или подписанными.

Система управления рисками в Казахстане основана на использовании общего программного обеспечения, разработанного правительством страны. Конкретные правила и решения способствуют реализации положений Таможенного кодекса. В обязанности специального комитета при Государственном таможенном комитете входит постоянное совершенствование электронной оценки рисков, в частности, обеспечение совместимости данных. Это позитивная тенденция, так как данные подготавливаются таким образом, чтобы они могли использоваться и другими органами власти.

План по реализации концепции «единого окна» содержит некоторые детали, полученные от Всемирного банка и ЕЭК ООН. Необходимость в упрощении, согласовании и стандартизации становится особенно очевидной при взгляде на обширную информацию и многочисленные документы, требуемые для экспорта, импорта и транзитных операций; в среднем необходимо представить 40 документов, 200 отдельных данных, 30 из которых повторяются несколько раз. Процесс модернизации должен облегчить это ненужное бремя, в частности, с использованием концепции «единого окна», автоматизированных систем управления рисками и концепции экономического оператора.

Концепция «единого окна» (SWC) в настоящее время является политической программой, ее реализация поручена специальной рабочей группе. Было принято несколько решений, одно по сотрудничеству между вовлеченными ведомствами, другое – по порядку действий соответствующих органов власти и т.д. На данный момент отсутствует надежная нормативная база для реализации концепции «единого окна», но





рабочая группа по пересмотру Таможенного кодекса в настоящее время прорабатывает этот вопрос.

Реализуемая властями Казахстана и основанная на анализе передовой международной практики Концепция создания интеграционной информационной системы «Единое окно по экспортно-импортным операциям» не упоминает в названии транзита (хотя сама по себе концепция рассчитана и на транзит). Концепция описывает функции, общие требования, участников «единого окна», цели и задачи концепции «единого окна» и т.д.

Что касается концепции экономического оператора и упрощенной процедуры, она находится на завершающем этапе подготовки к реализации. Специализированный комитет готовит рекомендации по принятию решений и других подзаконных актов, детализирующих понятие экономического оператора и упрощенного порядка. Нормативной базой для данной концепции является Глава 6 Таможенного кодекса.

Был принят ряд соответствующих подзаконных актов. В частности, Указ Президента № 213/2012 определяет, что «уполномоченным экономическим оператором» является юридическое лицо, которое соответствует требованиям Статьи 62 Таможенного кодекса, дающей уполномоченному экономическому оператору право воспользоваться упрощениями, предусмотренными в статье 65 Таможенного кодекса. Детали - по крайней мере, частично - приведены в упомянутом президентском указе. Указ № 372/2010 «Об утверждении формы анкеты, реестра уполномоченных экономических операторов и свидетельства о включении в реестр» устанавливает формальные требования.

Актауский международный морской торговый порт (АММТП) приступил к осуществлению всеобъемлющей реформы, которая тщательно контролируется морской администрацией (Министерством транспорта и коммуникаций) в Астане. В настоящее время изучаются и решаются конкретные проблемы, например, относящиеся к сухогрузному терминалу (система контроля, электронный обмен данными и т.д.). Диапазон проблем охватывает как технические (стоянка железнодорожных паромов, обслуживание контейнерных блок-поездов), так и финансовые и организационные вопросы, такие, как отсутствие четких положений о проверке судов (сроки) и т.д.

Действовавшая ранее в Республике Казахстан система считалась чрезмерно обременительной и забюрократизированной. Интервью с представителями автомобильных и железнодорожных перевозчиков свидетельствовали о том, что, несмотря на предпринимаемые в Казахстане активные усилия по улучшению ситуации в пунктах пересечения границы, время ожидания на некоторых пограничных переходах может колебаться от 3 до, в крайних случаях, 15 дней.

Как и в случае с Азербайджаном, в правовой системе Казахстана имеются пробелы в отношении ответственности и компенсации для операторов смешанной перевозки. В особенности это касается казахстанских государственных железных дорог.

В целом, можно сделать вывод о том, что ситуация на местах, в учреждениях, а также нормативная база Казахстана быстро меняются. В то время как казахи охотно обращаются к передовым международным стандартам в большинстве случаев (например, в отношении «единого окна» и экономических операторов), в некоторых других случаях они несколько неохотно принимают международную практику, в том числе, в вопросах электронной оценки риска. Также наблюдается нежелание либерализации монополизированных рынков в соответствии с передовой международной практикой. Порт Джурджулешты в Молдове может служить небольшим, но ярким примером того, как частный сектор может управлять портовыми объектами.

Необходимо оказание адресной поддержки там, где может быть достигнуто воздействие. Так, например, АММТП работает на предельной мощности. Если удастся сокра-



## Логистические процессы и морские магистрали II

тить время ожидания, больше судов будет причаливать. Ключевые показатели эффективности являются одним из инструментов повышения производительности, еще одним инструментом послужит нормативная база, регулирующая сроки таможенного оформления и обработки судов.



Логистические процессы и морские магистрали II

5.2.2 Оценка

Таблица 32: Оценка Казахстана

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
1	Принятие предварительных уведомлений о прибытии по форме FAL. Это касается формы №2 FAL по грузам.	Конвенция FAL, ЕК 2010/65; ЕК 2002/65*	/	/	Используются формы, аналогичные формам FAL.
2	Предоставление сведений (АИС, SafeSeaNet и т.д.).	ЕК 2010/65, 2002/65*	Нет.	Возможно, в ближайшем будущем.	Информация не собирается и / или не является доступной для других ведомств. Предоставляется только по запросу. Однако АММТП реализует концепцию «единого окна» совместно с таможенной службой. Процесс идет, подготовлена конкретная рекомендация. Кроме того, имеется явное отсутствие портовой ассоциации с участием транспортного бизнеса
3	Электронная подача ВКД, совместимость данных.	ЕК 2010/65, 450/2008 и др.	Постановление 889/2011 о Таможенном кодексе Таможенного союза и Статья 16 Таможенного кодекса Казахстана. По-	Да в отношении кратких предварительных деклараций. Для их подачи можно пользоваться вебсайтами ( <a href="http://www.customs.kz">www.customs.kz</a> и	Это касается только автомобильного транспорта. Аналогичная программа должна быть разработана и для других видов транс-





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
			становление 1149/2010 о совместимости данных.	pi.customs.kz).	порта. Теоретически, это должно быть осуществлено с 17 июня 2012 года (утвержденный срок). В настоящее время информация может быть предоставлена только по запросу. Имеется положение о том, что «любая» информация может быть использована только для целей таможенных органов. Что касается совместимости, соответствующие положения содержатся в разделе 5 (4) Регламента 1149/2010 по управлению рисками.
4	Концепция «единого окна» в деятельности таможи.	ЕК 2010/65, ВТО Киото и др.	Пока нет.	В процессе реализации.	Концепция «единого окна» в настоящее время разрабатывается специальной рабочей группой. Для этого требуется соответствующая нормативная база. Была опубликована правительственная концепция «Единое окно по экспортно-импортным операциям», подготовлен проект постановления, в котором



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
					изложены принципы реализации SWC в Республике Казахстан.
5	Использование таможенной (электронной) системы оценки рисков по грузам.	ЕК 450/2008 ВТО Киото и др.	Глава 23 / Статья 216ff Таможенного кодекса и Решение 1149 от ноября 2010 года «Об утверждении Правил применения системы управления рисками в таможенных органах Республики Казахстан».	Да.	Таможенные органы Казахстана используют электронную оценку рисков для транзита и импорта. Они разработали свою собственную «автоматизированную систему управления рисками». В будущем, возможно, будет использоваться АСОТД
6	Право на обжалование (ad loco) решений таможенных органов.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статья 17 Таможенного кодекса.	Да.	Существует установленный порядок для импортера, грузополучателя и т.д., чтобы подать апелляцию ad loco. Однако эффективность такого обращения сомнительна, поскольку применяются довольно длительные бюрократические процедуры. Апелляции рассматриваются в течение 15 дней. Уязвимые грузы имеют приоритет (живые животные и т.д.).
7	На бесплатной основе (исключе-	ЕК 450/2008 ВТО	Глава 2, Статьи 10 -13	/	В настоящее время визи-





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
	ния) и предсказуемость таможенных услуг (часы работы и т.д.).	Киото.	Таможенного кодекса регулируют формальности, резолюции о вступлении в силу		мается плата в размере, эквивалентном € 60, за документ, подобный SAD; спецслужбы (ветконтроль и т.д.) оплачиваются дополнительно.
8	Согласованная таможенная номенклатура.	ЕК 450/2008 ВТО Киото	Глава 9, Статья 76ff Таможенного кодекса.	Да.	Товарная номенклатура Казахстана гармонизирована в соответствии с актуальными требованиями ВТО.
9	Принятие обеспечений, превышающих одни лишь таможенные пошлины, например, если есть не критичные вопросы в отношении груза.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статья 143f Таможенного кодекса.	Да.	Обеспечение может быть в денежной форме и в виде банковских гарантий. Гарантии могут покрывать импортные таможенные пошлины по одной или нескольким сделкам, а также штрафы и пени.
10	Возможность оформления в других таможенных офисах (оформления, долг).	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Местоположение таможенных органов установлено Таможенным кодексом и соответствующими правилами.	Да, в процессе.	Существуют автоматизированные ИТ-системы по транзиту и импорту, к которым подключены таможенные органы по всему Казахстану. Формальности и уведомления могут быть урегулированы децентрализованно.





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
11	Выпуск товаров сразу после представления обеспечения	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Глава 20 Таможенного кодекса, Статья 183ff регулирует таможенный контроль и формальности по выпуску груза	В принципе да.	Для очистки груза требуются некоторые документальные формальности (подтверждение оплаты и т.д.). Здесь есть возможности для совершенствования. Гарантия сама по себе не обуславливает выпуска товара.
12	Формализованные документы по смешанным перевозкам, регулирующие ответственность	СМП	Нет. Отдельные положения Таможенного кодекса регулируют обязательства, например, Статья 328 «Ответственность перевозчиков»	Нет.	В Казахстане используется коносамент, и ответственность изменяется в зависимости от вида транспорта.
13	Наличие упрощенного порядка для уполномоченных лиц / экономических операторов	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Резолюция 872/2011 Комиссии Таможенного союза и Глава 6 Таможенного кодекса, Статья 61ff. Указ Президента 230/2012, Указ 372/2010 «Об утверждении формы анкеты, реестра уполномоченных экономических операторов и свидетельства о включении в реестр».	В процессе.	Существуют квалификационные критерии для экономических операторов и упрощенной процедуры

\* с изменениями ЕК 2011/15.





### 5.2.3 Рекомендации

#### Рекомендация 1: Поддержка реализации концепции «единого окна»

Таблица 333: Рекомендация № 1 для Казахстана: Регулярные круглые столы по вопросам реализации концепции «единого окна»

<b>Описание</b>	<p>Концепция «единого окна», при эффективной реализации, а также при условии координации с другими странами (на одних и тех же транспортных маршрутах) может стать одним из важнейших факторов обеспечения бесперебойных товарных потоков. Концепция «единого окна» является центральной концепцией для эффективного продвижения пилотного проекта «Silk Wind», на чем регулярно акцентирует проект технической помощи «LOGMOS». Готовность и участие заинтересованных сторон имеют важнейшее значение для успешной реализации этой концепции.</p> <p>В Казахстане создан специальный комитет, отвечающий за реализацию концепции «единого окна». Казахстан находится в такой же ситуации, как и Азербайджан, для которого уже было рекомендовано организовывать встречи между странами для обмена практическим опытом, извлеченными уроками, взаимной поддержки, если и когда это необходимо и возможно. Кроме того, офисы «единого окна», расположенные на транспортных маршрутах, состоящих из автомобильных и железнодорожных участков по территории Казахстана в Актау, с морским переходом в Баку, а затем наземных (автомобильные и железнодорожных) участков в Грузии, должны быть в состоянии сотрудничать по вопросам транзита. Соответствующая информация может и должна собираться и быть доступной для государственных органов других стран, как показывает опыт эксплуатации блок-поезда «Викинг» между Литвой, Беларусью и Украиной, а также использования системы обмена предварительной информацией (СОПИ) между Республикой Молдова и Украиной. Основой этого могут послужить существующие двусторонние соглашения или, если этого будет недостаточно, возможно, в целях реализации потребуются новое многостороннее соглашение. Целью этого процесса является анализ прогресса в реализации концепции «единого окна» в этих странах и, в частности, в Азербайджане, оказание адресной помощи и изучение потребностей в совместном использовании данных, а также создания соответствующей нормативной базы.</p> <p>Переговоры заинтересованных сторон за круглым столом, инициированы проектом «LOGMOS», должны проводиться на регулярной основе. Эти заседания за круглым столом с вовлечением таможенных органов возможно организовывать и в дальнейшем в рамках регулярных совещаний ПС ТРАСЕКА.</p>	
<b>Обоснование</b>	<b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b>	<b>Воздействие</b>
Эффективная реализация концепции «единого окна» имеет большое значение для беспрепятственного товарного обмена. Сотрудничество и обмен данными между органами, использующими «единое окно» в пунктах пересечения границы, также чрезвычайно важны, так как это позволяет уменьшить время ожидания, сократить бюрократию и, следовательно, ускорить процедуры транзита.	<ul style="list-style-type: none"><li>- Государственные таможенные службы (TR, GE, AZ, KAZ);</li><li>- НС ТРАСЕКА (TR, GE, AZ, KAZ);</li><li>- Эксперты ЕС/ «LOGMOS»: рекомендации для пилотных проектов «LOGMOS»;</li><li>- Для создания нормативной базы: юристы.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Передача знаний и опыта по вопросам «единого окна»;</li><li>- Потенциальное сотрудничество «единых окон» в пунктах пересечения границы;</li><li>- Нормативная база и очевидная потребность в обмене данными и информацией.</li></ul>



**Рекомендация 2: Оценка эффективности пограничного перехода на морской границе в Актау (АММТП), осуществление оценки «единого окна»**

**Таблица 34: Рекомендация № 2 для Казахстана: Эффективность пограничного перехода в порту Актау**

<b>Описание</b>	<p>Актауский международный морской торговый порт (АММТП) является важнейшим (и единственным) пунктом пересечения морской границы в Казахстане. В отношении порта Актау проводились многочисленные технические исследования, и его модернизация идет полным ходом. Например, последовательно внедряется концепция «единого окна», а также установлен ряд показателей эффективности. С технической точки зрения АММТП уверенно идет по пути превращения в современный и эффективный порт. Однако прохождение грузов, в частности сухих грузов, через границу, по имеющейся информации, по-прежнему занимает длительное время. Необходимо провести анализ фактической эффективности АММТП по сравнению с передовой международной практикой (бенчмаркинг). В качестве действующего эталона можно взять, например, порт Батуми или крупные порты Турции. Отмечается также нежелание сотрудничать с частным сектором в предоставлении портовых услуг.</p> <p>В процессе сравнительного анализа будут выявлены пробелы, что позволит определить, где АММТП отстает от передовой международной практики. На втором этапе анализа необходимо исследовать, даже на высоком уровне, причины этого отставания, которые могут иметь технический, финансовый или организационный характер. Отмечается отсутствие нормативной базы для установления максимального предела времени, в течение которого соответствующие органы (комиссии) должны завершить оформление документов по входящим судам.</p> <p>Критерии для сопоставления могут быть следующими:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- время ожидания на рейде до подхода к причалу;</li><li>- задержки и время ожидания на причале при оформлении;</li><li>- задержки и время ожидания на причале при обработке судов;</li><li>- объемы обрабатываемых грузов по видам единиц транспортировки (контейнеры, грузовики, вагоны);</li><li>- и т.д.</li></ul> <p>В процессе анализа должны быть также рассмотрены правовые пробелы с точки зрения международной практики, в частности в отношении сроков таможенной очистки судов и оформления необходимых документов. Конкретный план действий будет способствовать определению требующих усовершенствования областей, что позволит правительству Казахстана наиболее эффективно сосредоточить усилия и будет также содействовать беспрепятственному прохождению товарных потоков вдоль Шелкового пути.</p> <p>Планы действий по проекту «LOGMOS», связанные с ролкерным и ж/д сообщением по Каспию, содержат рекомендации, соответствующие вышеуказанному предложению, и подлежат реализации соответствующими заинтересованными сторонами. Рекомендации по процедуре пересечения границы, имеющие отношение к пилотному проекту «Silk Wind», также распространяются на участок границы в Актау.</p>	
<b>Обоснование</b>	<b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b>	<b>Воздействие</b>
Различные инициативы и пилотные проекты должны предусматривать получение конкрет-	<ul style="list-style-type: none"><li>- Портовая администрация;</li><li>- Государственная таможенная служба;</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Измеримая эффективность;</li><li>- Дополненная норма-</li></ul>





Логистические процессы и морские магистрали II

ных измеримых результатов / эффектов. Лучше всего это достигается с помощью сравнительных показателей эффективности и бенчмаркинга. Что касается портовых услуг в транспортной сфере необходимо внедрять принцип «единого окна», отслеживать результирующий прогресс и, соответственно, разрабатывать дополнительные меры воздействия.	<ul style="list-style-type: none"><li>- Экспедиторы;</li><li>- Технические и правовые эксперты.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>тивная база;</li><li>- Сокращение времени ожидания;</li><li>- Ускорение экспортно-импортных операций</li></ul>
--	---	--

**Рекомендация 3: Техническая помощь – содействие Казахстану в реализации концепции экономического оператора**

**Таблица 35: Рекомендация № 3 для Казахстана: Бенчмаркинг в области внедрения концепции экономического оператора**

<b>Описание</b>	Новый Таможенный кодекс Казахстана (Глава 6 и подзаконные акты) предусматривает введение концепции экономического оператора и упрощенной процедуры. Таким образом, Казахстан располагает нормативной базой для практической реализации концепции экономических операторов и упрощенной процедуры. При Государственном таможенном комитете был создан специальный комитет, который занимается детальной проработкой правил. Для практической реализации правовых норм потребуется ряд подзаконных актов, с тем, чтобы соответствующие органы могли эффективно и на основе полученных компетенций реализовать концепцию экономического оператора и упрощенного порядка. В этом отношении ситуация аналогична ситуации в Азербайджане. Реализуются проекты технической помощи, Казахстан (как и Азербайджан) является бенефициаром Программы Восточного партнерства ЕС по комплексному управлению границами (EAP IBM FIT). Несмотря на предпринимаемые усилия, как и в случае с Азербайджаном, было бы целесообразно оценить уровень реализации концепции экономического оператора и соответствие текущей ситуации с точки зрения имеющихся эталонов. Таким эталоном для Казахстана с учетом культурных и географических особенностей могут служить пороговые величины, определяемые Турцией и Грузией. После проведения бенчмаркинга может быть оказана конкретная помощь, там, где она имеет большое значение и где можно достигнуть быстрого эффекта, например, при разработке подзаконных актов и при дальнейшей реализации концепции экономического оператора, наряду с индивидуальными тренингами	
<b>Обоснование</b>	<b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b>	<b>Воздействие</b>
Понятие экономического оператора и связанная с ним упрощенная процедура, при эффективной реализации, несомненно, является одним из важнейших факторов обеспечения непрерывных товарных потоков. Таким образом, усилия по поддержке властей Казахстана путем проведения анализа, организации обучения и управления базами данных в процессе реализации концепции экономического оператора вполне оправданы.	<ul style="list-style-type: none"><li>- Государственная таможенная служба, комитет по вопросам экономического оператора;</li><li>- Технические эксперты (в области таможи, логистики и транспорта);</li><li>- юристы;</li><li>- Чиновники ЕС.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Повышение эффективности таможенного оформления;</li><li>- Сокращение времени ожидания для экономических операторов;</li><li>- Сокращение бюрократического бремени;</li><li>- Содействие непрерывному прохождению товарных потоков;</li><li>- Повышение конкурентоспособности Казахстана.</li></ul>



## 5.3 Оценка Кыргызстана

### 5.3.1 Общие положения

В 2004 году Кыргызская Республика приняла новый Таможенный кодекс, который явился очень важным законодательным актом, поскольку он направлен на упорядочение таможенных процедур и торговли в соответствии с передовой международной практикой. В частности, из него были удалены главы, посвященные административным и уголовным санкциям, которые будут включены в другие нормативные документы. Новый Таможенный кодекс предусматривает выборочные проверки на основе профилирования и оценки рисков, упрощенные процедуры оформления и содержит требование проведения мониторинга и совершенствования эффективности таможенных операций. Этот Таможенный кодекс в значительной степени базируется на принципах и рекомендациях ВТО и Киотской конвенции.

В 2011 году Правительство Кыргызской Республики одобрило так называемую "Стратегию развития Таможенной службы» на период 2011-2013 гг. и соответствующий конкретный план действий. Основные принципы этого плана действий, среди прочего, включают:

- дальнейшее повышение эффективности в оптимизацию таможенных процедур;
- совершенствование необходимого оборудования и инфраструктуры;
- совершенствование организационной структуры таможенной службы;
- упрощение и повышение прозрачности тарифов;
- управление человеческими ресурсами (в качественном и количественном отношении).

На международном уровне Кыргызстан с 2011 года готовится к вступлению в Таможенный союз с Российской Федерацией, Республикой Казахстан и Республикой Беларусь в рамках Евразийского экономического сообщества. Таможенный Союз, предусматривающий свободное и беспрепятственное движение товаров, капитала и рабочей силы, представляет собой одно из крупнейших экономических объединений в мире.

С 1998 года Кыргызстан является членом ВТО, включен в Общий план действий ЦАРЭС (также предусматривающий упрощение таможенных процедур) и является участником Рамочного соглашения по транзитным перевозкам Организации экономического сотрудничества (ОЭС). Страна заинтересована в свободном движении товаров и упрощении транзитных процедур и развивает межведомственное сотрудничество в рамках борьбы с незаконной деятельностью.

Азиатский банк развития активно поддерживает внедрение в стране «единой автоматизированной информационной системы», а также модернизацию и развитие пунктов пересечения границы.

Таможенные формальности были сокращены до перечисленных ниже 14 документов (в зависимости от вида транспорта и операций – импорт, экспорт, транзит - это значение может варьироваться), что предполагает дальнейшие возможности для улучшения:

- Коносамент / авианакладная от транспортной компании;
- Свидетельство о государственной регистрации;
- Сертификат соответствия от аккредитованного сертификационного органа;





## Логистические процессы и морские магистрали II

- Сертификат (декларация) соответствия от аккредитованного сертификационного органа;
- Сертификат о происхождении товара из Торгово-промышленной палаты;
- Таможенная декларация от таможенных органов;
- Импортная лицензия Министерства промышленности и торговли;
- Внешнеторговый контракт;
- Счет от экспортера;
- Сертификат безопасности от отраслевых министерств;
- Упаковочный лист от экспортера;
- Подтверждение уплаты таможенных пошлин от таможенных органов;
- Предварительное разрешение на ввоз в случае необходимости (опасные грузы и т.д.);
- Идентификационный номер налогоплательщика.

Могут предъявляться и дополнительные требования, в зависимости от грузов, предназначенных для импорта, экспорта или транзита. Эти требования сформулированы в следующих законах и нормативных актах:

- Закон «О химизации и защите растений», 2003 г.;
- Закон «Об охране окружающей среды», 2004 г.;
- Закон «Об основах технического регулирования», 2004 г.;
- Закон «О карантине», 1998 г., а также
- Закон «О ветеринарии», 2005 г.

«Единое окно» косвенно впервые было отражено в Таможенном кодексе 2004 года путем упрощения процедур и снижения административной нагрузки. В свое время «единое окно» было утверждено рядом законодательных актов, начиная с Указа № 73/2005 "О кредитном соглашении с АБР", который официально привязывал упрощение процедур к условиям кредита АБР. За ним последовали:

- Указ № 464/2007 «О развитии государственной политики в сфере внешней торговли и мерах по совершенствованию экспортно-импортных процедур»;
- Указ № 315/2008 «О Концепции внедрения принципа "единого окна" в сфере внешней торговли Кыргызской Республики»;
- Указ № 76/2009 «О технико-экономическом обосновании проекта внедрения принципа «единого окна» в сфере внешней торговли Кыргызской Республики»;
- Указ № 539/2009 «О создании Государственного предприятия «Центр «единого окна» в сфере внешней торговли».

Республика Кыргызстан имеет хорошо развитую систему на местах для реализации концепции «единого окна». Тем не менее, в докладе ЦАРЭС был отмечен ряд недостатков в Кыргызстане, устранению которых в настоящее время уделяется особое внимание. Основные недостатки заключаются в следующем:

- слабость законодательной базы;
- сложные и устаревшие процедуры пересечения границ и документация;





## Логистические процессы и морские магистрали II

- отсутствие координации между пограничными ведомствами;
- отсутствие взаимного признания процедур таможенного контроля и таможенных пломб и печатей;
- недостаточно развитые процедуры транзита и системы гарантий.

Принятый в 2011 году План действий предусматривает решение этих проблем. Кыргызстан не имеет выхода к морю и на сегодняшний день не присоединился к Конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств. Это является упущением, и Кыргызстану следует рассмотреть преимущества, которые дает внутриконтинентальным государствам данная Конвенция.



### 5.3.2 Оценка

Таблица 36: Оценка Кыргызстана

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
1	Принятие предварительных уведомлений о прибытии по форме FAL. Это касается формы №2 FAL по грузам.	Конвенция FAL, EK 2010/65; EK 2002/65*	<i>Неприменимо, Кыргызстан является внутриконтинентальным государством.</i>		
2	Предоставление сведений (АИС, SafeSeaNet и т.д.).	EK 2010/65, 2002/65*	<i>Неприменимо, Кыргызстан является внутриконтинентальным государством.</i>		
2.a	Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных стран		Не является участником.		
3	Электронная подача ВКД, совместимость данных.	EK 2010/65, 450/2008 и др.	Да. Статья 310 Таможенного кодекса 2004 г.	В процессе, что касается обмена данными и совместимости данных.	ЕАД используется для всех таможенных операций, импорта, экспорта и транзита.
4	Концепция «единого окна» в деятельности таможи.	EK 2010/65, ВТО Киото и др.	Да. Таможенный кодекс 2004 г. Указы: № 464/2007, 315/2008, 76/2009.	В процессе.	Концепция «единого окна» была представлена в 2005 году и сейчас внедряется на отдельных ППГ.
5	Использование таможенной (электронной) системы оценки рисков по грузам.	EK 450/2008 ВТО Киото и др.	Да. Таможенный кодекс.	Да. Возможны улучшения.	ЕАИС (Единая автоматизированная информационная система) была внедрена, но полностью обмен данными (в основ-



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
					ном, внешний) еще не реализован. Применяются стандартные каналы (зеленый, оранжевый, красный). Сотрудничество в области совместного использования данных и оценки рисков (на международном и местном уровнях) может быть улучшено.
6	Право на обжалование (ad loco) решений таможенных органов для импортеров.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статьи 389-393 Таможенного кодекса.	Да.	/
7	На бесплатной основе (исключения) и предсказуемость таможенных услуг (часы работы и т.д.).	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статья 33 Таможенного кодекса.	Частично.	Существует символическая плата.
8	Согласованная таможенная номенклатура.	ЕК 450/2008 ВТО Киото	Да.	Гармонизированная система используется с 2002 года.	В 2004 году Кыргызстан присоединился к Международной конвенции о гармонизированной системе (6-значный код).
9	Принятие обеспечений, превышающих одни лишь таможенные пошлины, например, если есть не критичные вопросы в отношении груза.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статья 235 Таможенного кодекса.	В определенной степени.	Система, применяемая в Кыргызстане, позволяет предоставлять обеспечение на повторяющиеся поставки, но таможенная пошлина обязательна к



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
					оплате.
10	Возможность оформления в других таможенных офисах (оформления, долг).	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Таможенный кодекс.	В определенной степени.	В местах, где была внедрена электронная система предварительного уведомления, это возможно; политика предусматривает распространение этого опыта на всю страну.
11	Выпуск товаров сразу после предоставления обеспечения	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статья 299ff Таможенного кодекса.	Частично.	Существует процедура, которой необходимо следовать, но, в принципе, выпуск товаров возможен до окончания таможенного оформления. Установлен крайний срок - 45 дней.
12	Формализованные документы по смешанным перевозкам, регулирующие ответственность.	ОМС.	Транспортная накладная.	/	Используется транспортная накладная.
13	Наличие упрощенного порядка для уполномоченных лиц / экономических операторов	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Таможенный кодекс 2004 года. Указ №. 76/2009.	Частично.	Хотя имеются убедительные доказательства того, что таможенная система в Кыргызстане в настоящее время является рациональной и эффективной, пока нет подтверждения комплексного ре-



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
					гулирования упрощенной процедуры для уполномоченных экономических операторов.





### 5.3.3 Рекомендации

В целом, можно отметить впечатляющие улучшения в области снижения административного бремени, внедрения современных методов управления на таможне и применения лучшей международной практики в Республике Кыргызстан

Ниже приведены рекомендации, основанные на проведенном анализе, интервью и личных наблюдениях. Имеются две конкретные рекомендации, касающиеся концепций «единого окна» и экономического оператора:

#### Рекомендация 1: Принятие вспомогательных подзаконных актов по внедрению концепции «единого окна»

**Таблица 37: Рекомендация №1 для Кыргызстана: Подзаконные акты по внедрению единого окна**

<p><b>Описание</b></p>	<p>Концепция «единого окна» первоначально была представлена с ратификацией Президентом гранта АБР в 2005 году, затем последовал ряд указов и других подзаконных актов. АБР продолжает оказывать поддержку, в основном, в области обеспечения аппаратно-программных средств, а также обучения и наращивания потенциала. Общий свод законодательной базы для внедрения «единого окна» и всех связанных с этим подзаконных актов отсутствует. Существует целый ряд указов и положений Таможенного кодекса 2004 года, прямо или косвенно связанных с «единым окном». Эти документы можно было бы объединить в рамках одного регламентирующего документа, в котором четко оговариваются общие элементы концепции «единого окна», функции, полномочия и обязанности всех заинтересованных сторон. Целевой проект ТП мог бы способствовать формулировке основных положений соответствующей законодательной базы.</p>	
<p><b>Обоснование</b></p>	<p><b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b></p>	<p><b>Воздействие</b></p>
<p>Преимущество состоит в том, что вся концепция «единого окна» может быть комплексно охвачена одним законодательным (правоприменительным) актом. Это позволит упорядочить все функции и компетенции, а также такие вопросы, как обмен данными в местном, двустороннем и многостороннем режиме. Эффективное правовое оформление концепции «единого окна» могло бы стать примером для подражания и способствовать обеспечению беспрепятственного прохождения товарных потоков через границы.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Государственный таможенный комитет;</li> <li>- Сертифицирующие органы;</li> <li>- Отраслевые министерства (транспорта, окружающей среды, сельского хозяйства, здравоохранения, финансов и т.д.);</li> <li>- Торговая палата;</li> <li>- Частный сектор;</li> <li>- Международные эксперты.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Эффективная администрация;</li> <li>- Сокращение времени ожидания;</li> <li>- Рост трансграничной активности;</li> <li>- Образец для других стран.</li> </ul>





**Рекомендация 2: Поддержка внедрения концепции экономического оператора**

**Таблица 38: Рекомендация №2 для Кыргызстана: Содействие в реализации концепции экономического оператора**

<b>Описание</b>	Концепция специальной упрощенной процедуры для уполномоченных экономических операторов сама по себе известна и понятна, но соответствующие меры не принимаются в достаточной мере. Концепция экономического оператора должна внедряться параллельно «единому окну». Это имеет смысл, потому что «единое окно» облегчает бремя для всех, в то время как упрощенный порядок - только для уполномоченных экономических операторов. Для трансграничной торговли должен появиться стимул, и его основой должен стать законодательный акт. В Кыргызской Республике этого пока нет, и на первом этапе поддержка может быть оказана в укреплении понимания упрощенной процедуры для экономических операторов. Соответствующий план действий может быть разработан в рамках Плана действий 2011 г. На втором этапе необходимо перейти к разработке проектов конкретных документов, например, суб-нормативного регулирования более сложного режима «единого окна». Совет сотрудничества тюркоязычных государств мог бы оказать содействие в организации специальных круглых столов и обмена опытом.	
<b>Обоснование</b>	<b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b>	<b>Воздействие</b>
Упрощенная процедура в пунктах пересечения границы для экономических операторов позволяет уменьшить время ожидания и административное бремя и способствует росту приграничной торговли. Примеры в Грузии (наземный и морской пункты пересечения границы в Батуми) свидетельствуют о том, что целые новые отрасли начинают развиваться, когда система является прозрачной, эффективной и свободной от коррупции. Эффективная упрощенная процедура для экономических операторов, несомненно, способна упростить и, соответственно, стимулировать развитие трансграничной торговли и содействовать бесперебойному прохождению потоков товаров. Следовательно, помощь в этом направлении является целесообразной.	<ul style="list-style-type: none"><li>- Государственный таможенный комитет;</li><li>- Законодательство;</li><li>- Таможенные брокеры, агенты, экспедиторы, страховщики и т.д.;</li><li>- Турецкие и грузинские эксперты;</li><li>- Эксперты ЕС.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Увеличение приграничной торговли;</li><li>- Повышение эффективности;</li><li>- Сокращение времени ожидания;</li><li>- Положительные побочные эффекты (поощрение развития новых отраслей промышленности и торговли).</li></ul>



## 5.4 Оценка Таджикистана

### 5.4.1 Общие положения

1 января 2005 вступил в силу в значительной степени измененный и, следовательно, практически новый Таможенный кодекс Республики Таджикистан. Новый Таможенный кодекс приведен в соответствие и основан на обновленной Международной киотской конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур.

В октябре 2008 года Правительство Республики Таджикистан утвердило двухэтапную реализацию реформы и концепцию развития таможенных органов Таджикистана. Реализация первого этапа осуществлялась с 2009 по 2012 год, он был направлен на дальнейшее приведение действующего национального законодательства в соответствие с международно признанными стандартами и нормами, а также создание надежной таможенной инфраструктуры и введение "единой автоматизированной информационной системы" для таможенных органов. Закон о внесении изменений и дополнений в Таможенный кодекс Республики Таджикистан был принят в 2012 году.

Второй этап реформы (2012-2014 гг.) предусматривает завершение оснащения таможенной инфраструктуры (аппаратно- программного обеспечения) в соответствии с международными стандартами. В частности, в Таджикистане с 2010 года принят и используется ЕАД, как в ЕС. Это позволяет составлять транзитные декларации в странах отправления, обеспечивает надежные механизмы таможенных платежей и облегчает сотрудничество таможенных органов, однако бумажные таможенные декларации до сих пор используются, что должно быть прекращено (это было рекомендовано также в рамках проекта АБР по ЕАИС).

В декабре 2010 года парламент Республики Таджикистан принял решение о присоединении Республики Таджикистан к новой редакции Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 (Киотской конвенции).

Республика Таджикистан подписала двусторонние межправительственные соглашения с:

- Кыргызской Республикой о транзитной перевозке грузов автомобильным транспортом (2005 г.);
- Республикой Казахстан о совместном сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах (1999 г.), а также
- с Азербайджаном о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах (2007 г.).

В дальнейшем предполагается подписание двусторонних межправительственных соглашений с Китаем, Кыргызстаном, Узбекистаном и Афганистаном по приграничному сотрудничеству

Масштабный проект АБР, реализация которого началась в 2005 году, содействовавший модернизации таможенной системы и развитию соответствующей инфраструктуры, был завершен в 2012 году. Основные компоненты этого проекта включали:

- подготовку и внедрение таможенными органами Республики Таджикистан «единой автоматизированной информационной системы» (техническую, коммуникационную часть и ПО ЕАИС);
- комплексное обучение персонала;
- развитие и укрепление таможенной инфраструктуры.

В целом, таможенная система Таджикистана претерпела некоторые радикальные процессы реформ, и в настоящее время достигла зрелой стадии общей нормативной и предметной реформы. После завершения целевого проекта АБР потребуются дополни-



тельные усилия, в основном, в поддержку внедрения Единой автоматизированной информационной системы.

Новый Таможенный кодекс обеспечивает надежную нормативную базу для реализации концепций «единого окна» и экономического оператора. Потребуется также принятие соответствующих подзаконных актов и субнормативных режимов. Шаги, предпринимаемые для запуска «единого окна», могут пойти в неправильном направлении: создание государственного унитарного предприятия «Единое окно» едва ли представляет собой наиболее перспективное решение и требует дальнейшего анализа.

Таджикистан не имеет выхода к морю и в июле 2011 года присоединился к Конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств (Нью-Йорк, 8 июля 1965 г.)



## 5.4.2 Оценка

Таблица 39: Оценка Таджикистана

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
1	Принятие предварительных уведомлений о прибытии по форме FAL. Это касается формы №2 FAL по грузам.	Конвенция FAL, EK 2010/65; EK 2002/65*	<i>Неприменимо, Таджикистан является внутриконтинентальным государством.</i>		
2	Предоставление сведений (АИС, SafeSeaNet и т.д.).	EK 2010/65, 2002/65*	<i>Неприменимо, Таджикистан является внутриконтинентальным государством.</i>		
2.a	Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных стран		Присоединение с июля 2011 г.	/	/
3	Электронная подача ВКД, совместимость данных.	EK 2010/65, 450/2008 и др.	Статьи 63, 72, 81, 124, 127, 131, 132.	Да, частично.	Внедрены упрощенные электронные декларации, функционирует централизованная база данных в Центре ЕАИС, расположенном в центральном офисе Таможенной службы в Душанбе. Подача деклараций в бумажной форме должна быть упразднена.
4	Концепция «единого окна» в деятельности таможен.	EK 2010/65, ВТО Киото и др.	Утверждение в декабре 2008 года Государственной программы создания концепции «единого окна».	Частично.	При поддержке АБР и ЕС в Таможенной службе Республики Таджикистан создано и будет функционировать Государствен-



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
					ное унитарное предприятие «Центр единого окна».
5	Использование таможенной (электронной) системы оценки рисков по грузам.	ЕК 450/2008 ВТО Киото и др.	Статья 399 и Глава 52 Таможенного кодекса.	Да.	Стандартные принципы управления рисками применяются и обрабатываются в электронной форме. Степень возможностей совместного использования соответствующей базы данных во внутреннем и внешнем режиме пока не определена.
6	Право на обжалование (ad loco) решений таможенных органов для импортеров.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Глава 7 Таможенного кодекса.	В определенной степени.	Процедура (простая) обжалования решения таможенных органов применяется, однако сроки принятия решения довольно велики - от 15 дней, если не требуется дополнительная экспертиза, до 2 месяцев.
7	На бесплатной основе (исключения) и предсказуемость таможенных услуг (часы работы и т.д.).	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статья 347 Таможенного кодекса.	Не полностью.	Таможенные пошлины определены и сборы за таможенное оформление включены в них. Часы работы опубликованы.
8	Согласованная таможенная номенклатура.	ЕК 450/2008 ВТО Киото	Глава 6 Таможенного кодекса; Постановление Правительства №44 2003	Да.	/



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
			года «О принятии Соглашения об общей Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического сообщества»		
9	Принятие обеспечений, превышающих одни лишь таможенные пошлины, например, если есть не критичные вопросы в отношении груза.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статьи 160, 179, 377(5), 385 и особенно 387 Таможенного кодекса.	В принципе, да.	Банковские гарантии покрывают не только таможенные пошлины.
10	Возможность оформления в других таможенных офисах (оформления, долг).	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Глава 14 Таможенного кодекса.	Да.	Возможна электронная и, следовательно, децентрализованная подача деклараций.
11	Выпуск товаров сразу после предоставления обеспечения	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статьи 149 и 164 Таможенного кодекса.	Да.	Выпуск товаров осуществляется при условии выполнения положений Статьи 164 Таможенного кодекса.
12	Формализованные документы по смешанным перевозкам, регулирующие ответственность	ОМС	/	/	Используется транспортная накладная.
13	Наличие упрощенного порядка для уполномоченных лиц / экономических операторов	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статья 68 Таможенного кодекса.	В процессе реализации.	Соответствующее положение Таможенного кодекса обеспечивает основу для введения упрощенной





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
					процедуры экономических операторов. Требуется принятие специального постановления.





### 5.4.3 Рекомендации

Рекомендации для Таджикистана касаются четкого понимания и практического внедрения концепции «единого окна» и упрощенной процедуры для экономических операторов. В соответствии с рекомендациями, сформулированными также в рамках проекта АБР, необходимо проведение дальнейших правовых и институциональных реформ и осуществление региональных инициатив в области сотрудничества таможенных органов.

Конкретные рекомендации можно сформулировать следующим образом:

#### Рекомендация 1: Поддержка в реализации концепции «единого окна»

**Таблица 40: Рекомендация №1 для Таджикистана: Поддержка в реализации концепции «единого окна»**

<p><b>Описание</b></p>	<p>Таджикистан имеет нормативную базу для внедрения концепции «единого окна», есть и политическая поддержка, что позволяет реализовать эту концепцию комплексно. Таджикистан не уклоняется от внедрения лучших международных практик и приступает к осуществлению радикальных реформ. Это может быть продемонстрировано на примере реформы Таможенного кодекса, и, в некоторой степени, создания государственного унитарного предприятия «Единое окно». Однако помимо корпоративной оболочки для «единого окна», которая не является обязательным условием, необходимо прописать уставные обязанности суверенного характера. Насколько это возможно сделать в рамках создания ГУП, необходимо еще проверить. Как только станет понятно, какие функции и компетенции необходимы и в какой степени эти (общественные) функции и компетенции действительно могут эффективно выполняться в рамках государственного унитарного предприятия, потребуется создание комплексной субнормативной базы. Это можно поручить либо указанному ГУП, либо вышестоящей организации. Рекомендуется оказание целевой технической помощи по созданию нормативно-правовой среды для реализации концепции «единого окна» в Таджикистане, оценке предпринимаемых шагов (создание ГУП и т.д.), а также анализу и переносу лучшей международной практики в этом направлении. Необходимо определить первые шаги, в том числе, подготовить техническое задание для формирования полного пакета ТП, включая определение источников программно-аппаратных компонентов, обучение персонала и т.д. Опыт таких стран, как Турция и Грузия, может быть очень полезным.</p>	
<p><b>Обоснование</b></p>	<p><b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b></p>	<p><b>Воздействие</b></p>
<p>Поскольку Таджикистан приступил к реализации комплексной реформы, «единое окно», как жизненно важный компонент любого современного таможенного режима, должно базироваться на надежных нормативных принципах. Только если такой институт, как учреждение «единого окна» будет крепко стоять на правовых «ногах», при наличии межведомственного и внешнего сотрудничества и обмена данными, сама концепция «единого окна» как таковая будет работать эффективно и, таким образом, способствовать обеспечению бесперебойного прохождения товарных потоков. Таким</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Соответствующие государственные должностные лица;</li> <li>- Государственная таможенная служба;</li> <li>- Другие избранные заинтересованные стороны;</li> <li>- Эксперты ЕС;</li> <li>- Эксперты в области реализации «единого окна» из Грузии.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Определение субнормативной базы для концепции «единого окна»;</li> <li>- Определение функций и полномочий;</li> <li>- Более эффективная реализация концепции «единого окна»;</li> <li>- Рост приграничной торговли и снижение времени ожидания.</li> </ul>



образом, целесообразно предпринять шаги по анализу проделанной работы, а также разработке дополнительных пакетов помощи.		
--	--	--

**Рекомендация 2: Содействие в реализации концепции экономического оператора**

**Таблица 41: Рекомендация №2 для Таджикистана: Содействие в реализации концепции экономического оператора**

<b>Описание</b>	<p>Чего можно добиться с помощью хорошо продуманной концепции экономического оператора, можно увидеть на примере любого пункта пересечения границы в Грузии, в частности морских ППГ и ППГ с Турцией. Новый Таможенный кодекс в Таджикистане содержит очень подробную и прочную основу для введения концепции экономического оператора и упрощенной процедуры. Это прописано в Статье 68 Таможенного кодекса, где также определены основные этапы и условия для введения упрощенной процедуры. Поскольку все это, судя по всему, сформулировано в соответствии с международной практикой, достаточно просто будет подготовить подзаконные акты на базе указанного первоисточника. Однако упрощенная процедура экономического оператора имеет смысл только тогда и в той степени, когда имеется компетентное учреждение, эффективно выполняющее задачи по обеспечению функционирования системы экономического оператора. Следовательно, эти усилия должны быть скоординированы (если не скомбинированы) с мерами по реализации концепции «единого окна». В рамках целевого проекта ТП, силами соответствующего института в Таджикистане на основе первичной нормативной базы Таможенного кодекса должны быть подготовлены подзаконные акты для внедрения и эксплуатации концепции экономического оператора. При этом целесообразно использовать опыт Турции и Грузии.</p>	
<b>Обоснование</b>	<b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b>	<b>Воздействие</b>
<p>Тщательно проработанная на базе законодательства концепция экономического оператора, несомненно, будет способствовать обеспечению бесперебойного прохождения товарно-грузовых потоков. Следовательно, усилия в этом направлении вполне оправданны. Грузия могла бы оказать поддержку Таджикистану с использованием ее опыта создания эффективно работающей концепции экономического оператора.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Соответствующие государственные должностные лица;</li> <li>- Государственная таможенная служба;</li> <li>- Другие избранные заинтересованные стороны;</li> <li>- Эксперты ЕС;</li> <li>- Эксперты из Грузии.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Определение формальных условий для реализации концепции экономического оператора;</li> <li>- Определение формальных требований для реализации концепции экономического оператора;</li> <li>- Определение процедур для предоставления статуса экономического оператора, отчетности, мониторинга, контроля и т.д.;</li> <li>- Опыт Грузии позволил бы ускорить реализацию.</li> </ul>





## 5.5 Оценка Узбекистана

### 5.5.1 Общие положения

Узбекистан является "вдвойне" внутриконтинентальным государством, находясь в окружении не имеющих выхода к морю стран. Следовательно, обеспечение эффективности системы узбекского импорта, экспорта и транзита еще более важно, поскольку в большой степени зависит от эффективности соседних стран.

Узбекистан приступил к осуществлению всеобъемлющего процесса реформирования и модернизации. 10 августа 2011 года Президент Республики Узбекистан принял Постановление № ПП-1595 "О мерах по дальнейшему совершенствованию и повышению эффективности государственной деятельности таможенных служб". Оно предусматривает, среди прочего, дальнейшее повышение эффективности в деятельности таможенных органов, упрощение системы платежей, дальнейшее совершенствование таможенной системы путем внедрения современных технологий, управления рисками, предупреждения преступности, а также внедрения персональных целевых показателей и механизмов мониторинга.

Постановление определяет следующие приоритетные направления деятельности для Государственного таможенного комитета:

- обеспечение эффективного таможенного контроля товаров и транспортных средств;
- предупреждение преступности;
- модернизация таможенного администрирования в целом;
- внедрение электронной оценки и управления рисками
- внедрение предварительного электронного декларирования;
- оптимизация импорта, экспорта и транзита;
- антикоррупционные меры;
- внедрение системы мониторинга эффективности и развитие персонала таможенных органов.

В соответствии с этим постановлением и намеченными приоритетными мерами был разработан и в настоящее время осуществляется План действий, направленный на решение первого блока проблем, в частности, предупреждение преступности и координацию функций таможенных органов с другими органами государственной власти и правоохранительными органами. В процессе реализации этого Плана действий были созданы межведомственные рабочие группы по реализации на национальном и региональном уровне. Другая часть Плана действий предусматривает внедрение современных технологий для таможенных органов, включая аппаратно- программное обеспечение.

Кроме того, указанный План действий также служит в качестве правовой основы для двустороннего и многостороннего сотрудничества в области таможенного дела. Государственный таможенный комитет подписал протоколы о предварительном обмене информацией о перемещении товаров и транспортных средств с таможенными органами других стран, таких как Россия, Республика Казахстан, Республика Беларусь, Кыргызская Республика и Республика Таджикистан.

Новая редакция Таможенного кодекса Республики Узбекистан в настоящее время находится в стадии рассмотрения в законодательной палате Парламента Узбекистана. Новый Таможенный кодекс будет служить прочной правовой основой для модернизации узбекской таможенной системы. В нем будут отражены такие современные инструменты, как электронный анализ и оценка рисков, перераспределение и оптимизация функций и полномочий различных таможенных органов и ведомств.



Другое важное изменение в законодательстве Республики Узбекистан отражено в постановлении «О мерах по введению экспортных операций и внедрению механизма по принципу «единого окна» № 305/2011, которое вводит концепцию «единого окна».

На более общем уровне в августе 2011 года в Узбекистане было принято постановление № ПП-1604 «О мерах по устранению бюрократических барьеров и дальнейшему повышению деловой активности», направленное на дальнейшее совершенствование управления и снижение бюрократических препятствий.

Указ Президента № 4453/2011 «О мерах по кардинальному сокращению статистической, налоговой, финансовой отчетности, лицензируемых видов деятельности и разрешительных процедур» предусматривает снижение определенных статистических, финансовых и налоговых требований (включая также импортные и экспортные пошлины). Согласно этому Указу около 17-18% требований всех видов были отменены, и этот процесс будет продолжен. Данные требования касаются также импорта, транзита и экспорта, например, транспортные документы теперь могут быть предоставлены на иностранных языках.

Узбекистан имеет довольно эффективно работающий общественный портал по логистике, расположенный по адресу: <http://www.logistika.uz/en/info>

Узбекистан является не имеющим выхода к морю государством и присоединился к "Конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств".



### 5.5.2 Оценка

Таблица 42: Оценка Узбекистана

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
1	Принятие предварительных уведомлений о прибытии по форме FAL. Это касается формы №2 FAL по грузам.	Конвенция FAL, EK 2010/65; EK 2002/65*	<i>Неприменимо, Узбекистан является внутриконтинентальным государством.</i>		
2	Предоставление сведений (АИС, SafeSeaNet и т.д.).	EK 2010/65, 2002/65*	<i>Неприменимо, Узбекистан является внутриконтинентальным государством.</i>		
2.a	Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных стран		Узбекистан ратифицировал Конвенцию 7 февраля 1996 г.		
3	Электронная подача ВКД, совместимость данных.	EK 2010/65, 450/2008 и др.	Частично (Указ, полностью – после введения нового Таможенного кодекса).	Ongoing.	Предусмотрено новым Таможенным кодексом. Указом 18/2012 UP 4455 было введено предварительное декларирование. В декабре 2012 года началась реализация соответствующего пилотного проекта.
4	Электронная подача ВКД, совместимость данных.	EK 2010/65, 450/2008 и др.	В процессе реализации.	В тестовом режиме.	Постановлением 305/2011 вводится концепция «единого окна».
5	Использование таможенной (электронной) системы оценки рисков по грузам.	EK 450/2008 ВТО Киото и др.	Пока нет.	Предпринимаются первые попытки.	Предусмотрено новым Таможенным кодексом. С 2007 года постепенно создается национальная система с централизованной базой данных в Госу-





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
					дарственном таможенном комитете. Постановление № ПП-117 "О дополнительных мерах по дальнейшему развитию информационно-коммуникационных технологий» 2005 года требует от ГТК улучшения обмена информацией. База данных ЕАИС (Единая автоматизированная информационная система) используется рядом государственных органов для обмена информацией. Возможно осуществление международного обмена информацией.
6	Право на обжалование (ad loco) решений таможенных органов для импортеров.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Да. Статья 190 Таможенного кодекса.	В процессе реализации.	Это предусмотрено статьей 190 Таможенного кодекса. Решения по нарушениям принимаются в течение месяца, в исключительных случаях – в течение 4 месяцев. Указом 18/2012 УР 4455 стандартное время таможенного оформления было сокращено с 10 до 3 дней.
7	На бесплатной основе (исключения) и предсказуемость таможенных услуг (часы работы и т.д.).	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Да. Постановление № 204/1999.	Да, частично.	Постановление № 204/1999 "О ставках таможенных пошлин" регулирует размеры таможен-





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
					ных пошлин. Стандартные таможенные услуги являются бесплатными, за исключением оказываемых в нерабочее время. Часы работы таможни опубликованы.
8	Согласованная таможенная номенклатура.	ЕК 450/2008 ВТО Киото	Да.	Да.	Гармонизированная система была введена Указом Президента №PP-1816/2012.
9	Принятие обеспечений, превышающих одни лишь таможенные пошлины, например, если есть не критичные вопросы в отношении груза.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Нет. Статья 111 Таможенного кодекса.	Нет.	В соответствии со статьей 111 Таможенного кодекса таможенные платежи могут быть произведены с помощью гарантии третьей стороны или путем перевода надлежащей суммы (только) на счет таможенного органа.
10	Возможность оформления в других таможенных офисах (оформления, долг).	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Частично. Статья 75 Таможенного кодекса.	Частично.	Таможенное оформление производится на местах, определенных для этих целей в принципе, в ближайшей зоне ответственности таможенного органа. Если таможенное оформление осуществляется за пределами таможни, должностные лица должны быть приглашены и размещены бесплатно.



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
11	Выпуск товаров сразу после представления обеспечения	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Да. Статьи 17, 166 и др. Таможенного кодекса.	/	После успешного подтверждения произведенной оплаты таможенный орган осуществляет выпуск груза (условно) для свободного обращения или транзита.
12	Формализованные документы по смешанным перевозкам, регулирующие ответственность	ОМС	Да.	Да.	ОМС было подписано в 1998 году, но требуется его подписание всеми участниками, а также дальнейшая разработка документа смешанной перевозки, приемлемого для страховых компаний и пр
13	Наличие упрощенного порядка для уполномоченных лиц / экономических операторов	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Нет.	/	Похоже, что концепция экономического оператора еще не определена и не является частью общей реформы государственного сектора, предлагающей упрощение таможенных процедур. Например, Статья 50 Таможенного кодекса предлагает основу для такого режима. Указ № UP-1871/ 1999 "О дополнительных мерах по стимулированию экспорта" отменил экспортные пошлины и лицензирование для всех видов товаров. Закон об иностранных инвестициях, Нало-





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
					говый кодекс, Постановление № 4453, Постановление № 4455 и т.д. косвенно предусматривают облегчение бремени.



### 5.5.3 Рекомендации

Для Узбекистана были сформулированы следующие рекомендации - три конкретные, касающиеся концепции «единого окна», оценки рисков и Таможенного кодекса, а также одна общая рекомендация в отношении концепции экономического оператора.

Конкретные рекомендации заключаются в следующем:

#### Рекомендация 1: Содействие в реализации концепции «единого окна»

**Таблица 43: Рекомендация №1 для Узбекистана: Содействие в реализации концепции «единого окна»**

<p><b>Описание</b></p>	<p>Концепция «единого окна» в Узбекистане осознается и реализуется на практике: она была введена в 2011 году соответствующим постановлением и также освещена в новой редакции Таможенного кодекса. Согласно интервью, а также полученной от ЦАРЭС информации, вопросы институционального строительства, обучения персонала, взаимодействия и обмена данными, внедрения новых технологий, положений Таможенного кодекса и соответствующих подзаконных актов, а также концепции «единого окна» все еще требуют решения в различной степени. Таким образом, необходима целенаправленная техническая помощь. На первом этапе следует пересмотреть рекомендации программы ЦАРЭС «Бизнес-стратегия Государственного таможенного комитета Республики Узбекистан» с точки зрения статуса транспозиции и реализации концепции «единого окна», даже если она там прямо не упоминается. На втором этапе должны быть предложены конкретные меры в поддержку усилий Узбекистана по внедрению «единого окна», в том числе, укрепление институционального потенциала и меры по обучению персонала, а также вопросы, связанные с аппаратно-программным обеспечением (в частности, понимание и использование ЕАД).</p>		
<p><b>Обоснование</b></p>	<p><b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b></p>	<p><b>Воздействие</b></p>	
<p>Соответствующая поддержка помогла бы упорядочить усилия Узбекистана в отношении модернизации таможенной системы, а внедрение эффективно функционирующего «единого окна» будет способствовать росту трансграничной торговли и устранению узких мест в пунктах пересечения границ, поскольку формальности будут решаться автоматически и заранее. Это позволит сократить время ожидания и облегчить свободное перемещение грузопотоков.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Государственный таможенный комитет;</li> <li>- Ветеринарный контроль (Министерство сельского хозяйства);</li> <li>- Государственная инспекция по карантину растений;</li> <li>- Государственный центр стандартизации;</li> <li>- Государственный комитет по охране окружающей среды;</li> <li>- Финансовые учреждения;</li> <li>- Фитосанитарная инспекция;</li> <li>- Эксперты ЕС / ТП.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Внедрение концепции «единого окна»;</li> <li>- Сокращение времени ожидания;</li> <li>- Снижение административной нагрузки;</li> <li>- Совершенствование таможенного администрирования;</li> <li>- Рост приграничной торговли и деловой активности..</li> </ul>	



**Рекомендация 2: Содействие в реализации концепции экономического оператора**

**Таблица 444: Рекомендация №2 для Узбекистана: Содействие в реализации концепции экономического оператора**

<b>Описание</b>	По результатам анализа не было найдено подтверждения тому, что концепция экономического оператора всесторонне учтена в законодательстве. В применимом законодательстве в настоящее время имеются отдельные положения, затрагивающие концепцию экономического оператора, например, отмена таможенных экспортных пошлин для небольших компаний, и т.д. Однако отсутствует комплексный подход к реализации этой концепции, включающий критерии регистрации экономических операторов, критерии соответствия и т.д. В рамках отдельного проекта имеет смысл проанализировать правовые основы нового Таможенного кодекса и потенциал для внедрения концепции экономических операторов, а также подготовить соответствующие подзаконные акты и нормы. В качестве основы может быть использована Статья 50 Таможенного кодекса (первый абзац). Эта работа должна сопровождаться оценкой и институциональным обзором с точки зрения пригодности института, который будет предоставлять статус экономического оператора и контролировать его.	
<b>Обоснование</b>	<b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b>	<b>Воздействие</b>
Концепция экономического оператора при ее эффективной реализации, несомненно, снижает нагрузку на пунктах пересечения границы и, следовательно, способствует бесперебойному прохождению товарных потоков. Она должна идти «рука об руку» с внедрением концепции «единого окна». Следовательно, усилия в этом направлении вполне оправданы, либо в рамках реализации более широкой концепции «единого окна», либо как отдельный проект, но в тесной координации с проектом ТП.	<ul style="list-style-type: none"><li>- Государственный таможенный комитет;</li><li>- Налоговые органы;</li><li>- Финансовые учреждения (для совместного использования данных и расчетов);</li><li>- Эксперты Грузии и ЕС.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Снижение административной нагрузки на пунктах пересечения границы для ЭО;</li><li>- Сокращение времени ожидания для ЭО;</li><li>- Рост трансграничной торговли;</li><li>- Модернизация таможенной системы</li></ul>

**Рекомендация 3: Содействие внедрению системы электронной оценки рисков**

**Таблица 45: Рекомендация №3 для Узбекистана: Электронная оценка рисков**

<b>Описание</b>	Используемая система (ЕАИС) потенциально способна обеспечивать обмен данными. Эта система должна быть дополнительно проанализирована с точки зрения ее совместимости с наиболее распространенными международными системами (АСОТД и т.д.). Затем, по результатам предварительного анализа, будут предложены улучшения с учетом национального подхода к обмену данными, однако с преимуществами используемых в международной практике систем. Аналогичные проблемы были отмечены в Казахстане, и, возможно, их следует решать совместно для обеих стран. Необходимо разработать план действий, в котором будут перечислены предлагаемые шаги и который позволит заинтересованным сторонам обеспечить внедрение обоснованной оценки рисков на основе обмена данными и их объединения в национальном и международном масштабе.
-----------------	---



Обоснование	Ресурсы / Заинтересованные стороны	Воздействие
<p>Электронная оценка риска на основе лучшей международной практики позволяет охватить несколько задач. С одной стороны, она способствует снижению времени ожидания для законного бизнеса и, следовательно, облегчению и стимулированию трансграничного трафика и торговли. С другой стороны, она позволяет целенаправленно выявлять незаконную деятельность, повышая тем самым эффективность пограничного контроля. И, наконец, она способствует укреплению взаимного доверия среди участвующих сторон на национальной, дву- и многосторонней основе, тем самым положительно влияя на смежные области, где также требуется обмен данными и сотрудничество в целях бесперебойного прохождения товарных потоков.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Государственный таможенный комитет;</li> <li>- Правоохранительные органы;</li> <li>- Кабинет Министров в части одобрения совместного использования данных соответствующими (и непосредственно участвующими) отраслевыми министерствами;</li> <li>- Эксперты ЕС, Грузии, Турции.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Повышение эффективности пограничного контроля;</li> <li>- Снижение незаконной трансграничной деятельности;</li> <li>- Сокращение времени ожидания для законного бизнеса;</li> <li>- Рост приграничной торговли и деловой активности.</li> </ul>

**Рекомендация 4: Содействие в реформировании и реализации Таможенного кодекса**

**Таблица 46: Рекомендация №4 для Узбекистана: Реформа Таможенного кодекса**

<b>Описание</b>	<p>Проект нового Таможенного кодекса в настоящее время находится на рассмотрении законодательной власти и, как ожидается, будет введен в действие в ближайшее время. Как и в случае с любым законом или первичным правовым актом, для вступления в силу Таможенного кодекса потребуются принятие подзаконных и нормативных актов, положений и т.д. На первом этапе проекта технической помощи необходимо проанализировать и оценить проект нового Таможенного кодекса, а на втором этапе составить полный список подзаконных актов, предписаний и т.д., необходимых для его ввода в действие. Эта работа должна быть сосредоточена на наиболее важных подзаконных актах и регламентах, таких как концепции «единого окна» и экономического оператора, внедрение электронной оценки рисков и других областях, которые обычно требуют подзаконных актов.</p>		
	<b>Обоснование</b>	<b>Ресурсы / Заинтересованные стороны</b>	<b>Воздействие</b>
	<p>Любое новое законодательство, особенно публичный всеобъемлющий закон типа Таможенного кодекса, требует ряда подзаконных актов для вступления в полную силу. Следовательно, такие жизненно важные понятия, как «единое окно», первичная основа которых содержится в новом Таможенном кодексе, потребуют принятия регулирующих и подзаконных актов. Усилия в этом направлении оправданы, потому что для эффективной работы концеп-</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Государственный таможенный комитет;</li> <li>- Законодательные органы (представители Парламента);</li> <li>- Правовой и таможенные эксперты;</li> <li>- Эксперты ЕС;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Создание надежной правовой базы для реализации Таможенного кодекса;</li> <li>- Реализация концепции (ЭО, «единого окна») в соответствии с законами и правилами;</li> <li>- Современная законодательная среда позволит привлекать дополнительный бизнес</li> </ul>





Логистические процессы и морские магистрали II

ций «единого окна» и экономического оператора, а также обеспечения межведомственного сотрудничества и двустороннего и многостороннего обмена данными необходима надежная правовая основа.		(пример Грузии).
---	--	------------------



## 6 ИСТОЧНИКИ

В ходе подготовки настоящего отчета были проанализированы различные международные, региональные и местные источники. Были проведены интервью с соответствующими непосредственно заинтересованными сторонами, в частности, с таможенниками в Украине и Грузии, администрациями портов и представителями отрасли.

В отчете использованы следующие первичные и вторичные источники:

### **Международные источники/ Источники ЕС:**

- ЕС/Молдова: Документ Объединенной группы ЕПС COM 2011/303;
- Директива 2010/65 ЕС: Отчетные формальности для судов, прибывающих в и / или выходящих из портов государств-членов;
- Директива 2002/65 ЕС, дополненная Директивой 2011/15 о системе мониторинга и информирования в области морского судоходства ЕС;
- Регламент (ЕК) 450/2008: Таможенный кодекс ЕС (Модернизированный таможенный кодекс);
- Решение 624/2007/ЕС: Разработка программы действий для таможенных служб ЕС («Таможня - 2013»);
- Решения 2004/387/ЕС Европейского Парламента и Совета об интероперабельной доставке услуг общеевропейского электронного правительства;
- Решение 70/2008/ЕС о безбумажной среде для таможни и торговли;
- Сообщение Еврокомиссии и Резолюция Совета о стратегических целях и рекомендациях для политики морского транспорта ЕС до 2018 г.;
- Резолюция Совета ЕС по созданию морского пространства ЕС без внутренних границ;
- Сообщение Еврокомиссии COM (2007) 606 о развитии грузовых перевозок ЕС;
- Рабочий документ Еврокомиссии SEC(2007)1367 Отчет о морских магистралях;
- Пересмотренная Киотская конвенция, WCO;
- Конвенция по облегчению международного морского судоходства (FAL);
- Гаагские правила 1924 г. и Брюссельский протокол 1986 г., Правила Гаага-Висби;
- Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов («Роттердамские правила»), не вступила в силу;
- ЕС/Молдова: Документ Объединенной группы ЕПС COM 2011/2013.

### **Региональные источники:**

- ТРАСЕКА: СМП - Соглашение по развитию мультимодальных перевозок;
- ТРАСЕКА: Типовой закон о деятельности экспедиторских компаний.

### **Источники в Азербайджане:**

- Таможенный кодекс Азербайджана (2011 г.);
- Указ Президента 12/2008, посвященный внедрению концепции «единого окна»;



## Логистические процессы и морские магистрали II

- Решение Комиссии Таможенного союза от 18 ноября 2011 г. № 850 "О новой редакции единой товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Таможенного союза и Единого таможенного тарифа Таможенного союза»;
- Закон Азербайджанской Республики «О доступе к информации»;
- Указ Президента Азербайджанской Республики о применении Закона Азербайджанской Республики «Об электронной торговле».

### **Источники в Грузии:**

- Налоговый кодекс от 17/12/2010, № 3591;
- Морской кодекс Грузии 1997 г., с изменениями;
- Указ № 993/2010 об оформлении и перемещении товаров («Таможенный кодекс»);
- Указ № 994/2010 о процедурах контроля;
- Указ № 996/2010 о налогах;
- Приказ № 2724/2010 Налоговой службы.

### **Источники в Казахстане:**

- Кодекс Республики Казахстан «О таможенном деле в Республике Казахстан» от июля 2010 года;
- Постановление Правительства 1240/2011 о пунктах пересечения границы;
- Концепция создания интеграционной информационной системы «Единое окно по экспортно-импортным операциям»
- Постановление 1149/2010 «Об утверждении Правил применения системы управления рисками в таможенных органах Республики Казахстан»
- Постановление Правительства 2011/870 «Об утверждении Правил прикомандирования в таможенные органы государственных ветеринарно-санитарных инспекторов и государственных инспекторов по карантину растений уполномоченного государственного органа в области ветеринарии и карантина растений»
- Постановление Правительства 2011/387 «Об утверждении Перечня документов, необходимых для принятия решения о предоставлении отсрочки или рассрочки уплаты таможенных пошлин»;
- Постановление Правительства 2007/1317 "О Таможенном тарифе и Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Республики Казахстан" (обновление);
- Указ Президента 230/2012 «Об утверждении Методики определения степени выборочности применения мер по предотвращению и (или) минимизации рисков»;
- Постановление правительства 372/2010 «Об утверждении формы анкеты, реестра уполномоченных экономических операторов и свидетельства о включении в реестр»;
- Таможенный союз: Решение Комиссии Таможенного союза 2010/42 «О структуре и форматах электронных копий таможенных деклараций».

### **Источники в Кыргызстане:**

- Таможенный кодекс 2004 г.;
- Постановление № 73/2005 «О кредитном соглашении с АБР»;



## Логистические процессы и морские магистрали II

- Постановление № 464/2007 «О развитии государственной политики в области международной торговли и мерах по совершенствованию экспортно-импортных процедур»
- Постановление № 315/2008 «О концепции внедрения системы единого окна в сфере внешней торговли Кыргызской Республики»;
- Постановление № 76/2009 «О технико-экономическом обосновании проекта по внедрению принципа единого окна во внешней торговле области Кыргызской Республики»;
- Постановление № 539//2009 «О создании Государственного предприятия «Центр Единого окна в сфере внешней торговли».

### **Источники в Молдове:**

- Таможенный кодекс Молдовы 1149/2000;
- Постановление Правительства 1073/2008 «Об оптимизации порядка пересечения государственной границы грузовыми и пассажирскими автотранспортными средствами»;
- Постановление Правительства 1144/2005 «Об утверждении Концепции системы управления рисками в Таможенной службе»;
- Постановление Правительства 1525/2007 «Об утверждении товарной номенклатуры»;
- Постановление Правительства 149/2011 об утверждении правил получения и возврата гарантий от юридических лиц;
- Постановление Правительства 214/2011 о порядке таможенного оформления.

### **Источники в Таджикистане:**

- Таможенный кодекс Республики Таджикистан, 2004 г.;
- Закон «О внесении изменений и дополнений в Таможенный кодекс Республики Таджикистан», 2012 г.;
- Постановление № 845 Правительства Республики Таджикистан «О проекте Закона Республики Таджикистан «О внесении изменений и дополнений в Таможенный кодекс Республики Таджикистан»;
- Отчет АБР по Таджикистану: Региональный проект по модернизации таможни и развитию инфраструктуры в Таджикистане, Заключительный отчет, 2012 г.;
- Приказ от августа 2008 года № 126 «О Концепции развития посттаможенного контроля товаров и (или) транспортных средств»;
- Приказ от декабря 2008 года № 192 «Об управлении рисками и интеграции в Единой автоматизированной информационной системе (ЕАИС)»;
- Указ Президента от 28 августа 2004 № 1385 «О присоединении к Международной конвенции о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров»;
- Постановление Правительства от мая 2003 г. № 44 «Об утверждении Соглашения об общем ассортименте внешнеэкономической деятельности ЕврАзЭС»;

### **Источники в Украине:**

- Проект нового Таможенного кодекса «МИТНИЙ КОДЕКС УКРАЇНИ» от 02.03.2012 (ожидается подписание Президентом в начале мая 2012 г.);



## Логистические процессы и морские магистрали II

- Транспортная стратегия Украины, Указ №2174 от 20 октября 2010 г.;
- Кодекс торгового мореплавания Украины, в силе;
- Стратегия развития морских портов Украины на период до 2015 г.;
- Проект закона о морских портах в Украине (не вступил в силу).

### **Источники в Узбекистане:**

- Таможенный кодекс Узбекистана, 1998 г.;
- Указ Президента № РР-1595/2011 «О мерах по дальнейшему совершенствованию и повышению эффективности деятельности государственных таможенных органов»;
- Постановление № 305/2011 «О мерах по введению экспортных операций и внедрению механизма по принципу «единого окна»;
- Постановление № РР-1604/2011 «О мерах по устранению бюрократических барьеров и дальнейшему повышению деловой активности»;
- Указ Президента № 4453/2011 «О мерах по кардинальному сокращению статистической, налоговой, финансовой отчетности, лицензируемых видов деятельности и разрешительных процедур»;
- Указ 18/2012 УР 4455;
- Постановление № РР-117/2005 «О дополнительных мерах по дальнейшему развитию информационных и коммуникационных технологий»;
- Постановление № 204/1999 "О ставках таможенных пошлин";
- Указ Президента ПП № РР-1816/2012 «О Гармонизированной системе»;
- Указ № УР-1871/1999 "О дополнительных мерах по стимулированию экспорта";

### **Отчеты, прочее:**

- «LOGMOS»: Обзор страны – Молдова, март 2012 г.;
- Всемирный Банк: Доклад по юридической оценке, Kocks & Co., март 2012 г.
- Справочник ОБСЕ: передовой опыт в области пересечения границ, Февраль 2012 г.;
- Проект «LOGMOS», Вступительный отчет, Июль 2011 г.;
- Проект «LOGMOS», Отчет о ходе осуществления проекта, Октябрь 2011 г.;
- Диалог между Генеральным секретарем ТРАСЕКА и проектом «LOGMOS» на тему «Предложения по практическому сотрудничеству»;
- Проект SASEPOL: Оценка государственных морских организаций, структуры и процедур по реализации соответствующих международных норм, Отчет по Грузии, Февраль 2011 г.;
- Проект SASEPOL: Оценка государственных морских организаций, структуры и процедур по реализации соответствующих международных норм, Отчет по Украине, Февраль 2011 г.;
- Проект «Морские магистрали»: Порты и морское сообщение, Июль 2010 г.;
- Проект «Морские магистрали»: Обзор правовых основ, Июль 2010 г.;



Логистические процессы и морские магистрали II

- Проект «Морские магистрали»: Содействие развитию во всех странах, Июль 2010 г.;
- Интеграция трансъевропейских транспортных сетей и пункты пересечения границы, Украина, Беларусь; Заключительный отчет; Январь 2011 г.;
- ЦАРЭС "Бизнес-стратегия Государственного таможенного комитета";
- ЦАРЭС "Транспорт и содействие торговле: измерение и мониторинг эффективности коридора", 2009 г.;
- ЦАРЭС "Коридоры для бесперебойного сообщения: измерение и мониторинг эффективности коридора для упрощения транспорта и торговли", 2009 г.