

EuropeAid 2012/308-293

IDEA II – Транспортный диалог и взаимодействие сетей

Бенчмаркинг пунктов пересечения границы – Основной отчет

(Приложение III Шестому промежуточному отчету о ходе реализации проекта)

Июнь 2016 г.





ТИТУЛЬНАЯ СТРАНИЦА ОТЧЕТА

Название проекта: Региональный проект ТРАСЕКА – Транспортный диалог и взаимодействие между сетями II

Краткое название: **IDEA II**

Номер проекта: EuropeAid 2012 / 308-293

Страны: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Узбекистан и Украина. Болгария, Румыния и Турция участвуют в проекте в качестве членов

ТРАСЕКА

Подрядчик: TRT Trasporti e Territorio srl

Адрес: 20141 Италия, Милан, Виа Рутилья, 10/8

Телефон: +39-02-57410380

Факс: +39-02-55212845

Адрес электронной почты: martino@trt.it

Контактное лицо: Анджело Мартино / Координатор проекта

Дата отчета: Июнь 2016 г.



РЕЗЮМЕ

Бенчмаркинг пунктов пересечения границы

Индекс эффективности пунктов пересечения границы был предложен в рамках проекта IDEA II в качестве интерактивного инструмента-«барометра» для стран ТРАСЕКА, призванный помочь им в выявлении проблем с эффективностью и узких мест на соответствующих пунктах пересечения границы с точки зрения транспортной отрасли.

Сравнительный анализ деятельности пунктов пересечения границы явился совершенно новым видом деятельности для бенефициаров. Заинтересованные стороны ТРАСЕКА были вовлечены в разработку методологии, проведение исследований, коммуникацию, политическое одобрение, а также оказали поддержку в организации осмотра на местах. Бенчмаркинг пунктов пересечения границы был подготовлен для стран Восточного партнерства и портов Каспийского моря. Однако это исследование и анализ в дальнейшем можно было бы применить ко всем странам ТРАСЕКА и распространить на другие виды транспорта.

Методология обеспечивает единый метод расчетов, инструмент сравнительного анализа для сравнения удобства и привлекательности пунктов пересечения границы для пользователей. Методика предполагает проведение опросов для выявления проблем при пересечении границ. Показатели и суб-показатели были выбраны по итогам обсуждения следующим образом:

- **Время выпуска** - время, необходимое для прохождения через пограничный пункт пропуска с учетом всех процессов, один из основных показателей для логистической цепочки поставок. Этот показатель представляет собой совокупность следующих суб-показателей: время оформления таможенных документов; время между прибытием на границу и началом контроля / время демереджа (только для портов); время прохождения контроля.
- **Стоимость**, связанная с прохождением ППГ, подразумевает как официально публикуемые (т.е. ожидаемые) затраты на таможенное оформление, так и «неформальные» платежи (с различной степенью предсказуемости возникновения).
- **Таможенные процедуры** рассматриваются с точки зрения их практического осуществления, то есть прозрачности и предсказуемости процесса. Суб-показатели включают информацию о первичном физическом досмотре (в процентах от всех поставок), возможностях подачи электронной декларации и обработки документов онлайн, апелляции, обработки груза до фактического прибытия, предоставления гарантий, об ожидании окончательного оформления и дублировании функций различных органов в процессе оформления грузов.
- **Эффективность процесса таможенного оформления** оценивается на основе восприятия респондентов с точки зрения ключевых физических ограничений ППГ, эффективности таможенных служащих и их компетентности, стандартов и качества работы контролирующих органов, качества инфраструктуры доступа.
- **Риск** рассматривается как качественный критерий, отражающий безопасность и сохранность груза на протяжении всего процесса пересечения границ, а также надежность и прозрачность процессов управления.



Проектная деятельность

Работа была разделена на следующие основные этапы:

- Определение заинтересованных сторон, налаживание каналов коммуникации в рамках пилотной фазы;
- Предварительный анализ аналогичного опыта (в частности, исследование Всемирного банка в отношении LPI – показателя эффективности логистики), отбор конкретных показателей и пунктов пересечения границы для сравнительного анализа;
- Взаимодействие с заинтересованными сторонами в процессе разработки опросника для сбора данных;
- Разработка методологии оценки эффективности для процедур пересечения границ;
- Тестирование методологии (пилотный анализ) на четырех украинских пограничных переходах;
- Подготовка и проведение встречи рабочей группы в Молдове, обсуждение методологии на совещании группы экспертов в Молдове, доработка методологии по итогам обсуждения;
- Сотрудничество с транспортно-логистическими ассоциациями в организации опросов;
- Разработка модели на базе Excel для расчета индексов, взвешивания показателей и онлайн-опросов;
- Проведение опросов;
- Расчет показателей и суб-показателей для ППГ в Украине, Беларуси, Молдове, Грузии, Азербайджане, Армении и в Каспийских портах;
- Агрегирование и взвешивание результатов расчета показателей и суб-показателей, описание результатов анализа процедур пересечения границ для каждой страны с учетом "узких мест" в пунктах пересечения границы.

Ответственность группы национальных экспертов ТРАСЕКА за указанные процессы остается неоспоримой. Методика подробно обсуждалась на семинаре, только одобренные показатели были приняты для дальнейшего рассмотрения. Выбор пограничных переходов и методики онлайн-опросов был осуществлен экспертами.

Методология, принятая для определения индекса эффективности процедур пересечения границ ТРАСЕКА, нацелена на оценку уровня эффективности пограничных переходов вдоль маршрутов ТРАСЕКА. Методика может быть использована как в пределах одной страны, так и для сравнения уровня эффективности между различными странами ТРАСЕКА. Вся методология основана на информации из первых рук, собранной экспедиторами, перевозчиками, владельцами грузов и другими заинтересованными сторонами, и отражает



их реальный опыт. Во избежание потенциального конфликта интересов данные государственного сектора не рассматривались.

Анализ данных позволяет выявить узкие места в пунктах пересечения границы, сильные и слабые стороны каждого ППГ, которые описаны и наглядно представлены графически в настоящем отчете. Был составлен рейтинг пунктов пересечения границ как в рамках отдельных стран, так и между странами. ППГ, получивший наилучшую оценку, был использован в качестве эталона. Рейтинг отражает позицию ППГ в шкале, иллюстрирующей в рамках данного исследования преимущества ППГ с наивысшим рейтингом по сравнению с другими аналогичными ППГ.

Подведение итогов

Растущее распределение производственных мощностей поверх границ требует от стран наличия открытых, предсказуемых и прозрачных процедур торговли и инвестиционного режима, поскольку тарифы, нетарифные барьеры, неэффективные пограничные процедуры и другие ограничительные меры затрагивают как зарубежных поставщиков, так и отечественных производителей. В связи с этим, совершенствование пограничных процедур и тарифной политики являются важными аспектами упрощения процедур торговли, которые способствуют снижению торговых издержек и успешному участию в глобальных и региональных цепочках создания добавленной стоимости. Хотя тарифные барьеры в торговле снижались на протяжении последних десятилетий, затраты в связи со сложными и непрозрачными процедурами торговли возросли. Меры по упрощению процедур торговли, направленные на устранение нетарифных барьеров и ускорение трансграничных потоков товаров и услуг, находятся на переднем крае политических дискуссий.

В настоящем отчете содержится обзор данных и показателей в области пересечения границ, выявлены пробелы в информации о времени и затратах, а также предложены рекомендации в отношении новых данных, которые могут быть собраны в будущем. Показатели эффективности процедур пересечения границ, рассматриваемые в данном отчете, преследуют несколько целей и представляют интерес для различных целевых аудиторий. Их можно использовать в качестве:

- (1) основы для разработки дополнительных показателей для анализа влияния эффективности работы ППГ на развитие;
- (2) справочного материала для руководителей направлений в рамках подготовки проектов, контроля и оценки эффективности проектов;
- (3) ориентиров в рамках регионального сравнительного анализа;
- (4) инструмента оценки эффективности внутренних процессов реформирования, касающихся упрощения процедур торговли;
- (5) дополнительного источника информации для политически-ориентированных эмпирических исследований, где имеются пробелы в данных.



Непосредственной целью данной работы является выявление пробелов и узких мест в деятельности ППГ, а также применение новых инструментов измерения, которые могут быть использованы для межстранового анализа. Подсчет баллов ППГ на базе ответов пользователей коридора показывает, какие области требуют более пристального внимания. С этой точки зрения странам рекомендуется совместно рассмотреть результаты сравнительного анализа, и откорректировать существующие стратегии и планы приоритетных действий.

С учетом вышесказанного, показатели эффективности процедур пересечения границы призваны помочь политикам в определении существующих проблем, формулировании первоочередных мер, внедрении эффективных механизмов мониторинга, и, в конечном счете, в повышении эффективности ППГ. Для того, чтобы использовать весь потенциал показателей эффективности процедур пересечения границ, заинтересованные стороны государственного сектора стран должны взять на вооружение предложенные инструменты и результаты исследования. Обновленные планы действий и SWOT-анализ также следует рассматривать в качестве возможных инструментов, позволяющих повысить эффективность процедур пересечения границ.



Содержание

РЕЗЮМЕ.....	3
1. ВВЕДЕНИЕ.....	13
2. ЦЕЛЬ ИССЛЕДОВАНИЯ.....	15
2.1 Индекс эффективности пересечения границ в контексте проекта	15
2.2 Обоснование, сфера применения и ограничения исследования	16
3. БЕНЧМАРКИНГ ДОРОЖНЫХ ППГ В СТРАНАХ ВП И КАСПИЙСКИХ ПОРТАХ ТРАСЕКА.....	18
3.1 Бенчмаркинг в рамках данного исследования: подход и применение	18
3.2 Показатели и критерии эффективности	20
Время выпуска	21
Стоимость.....	21
Таможенные процедуры	22
Эффективность процессов оформления.....	22
Риск.....	23
3.3 Вес критериев	23
3.4 Анкетирование	25
Предварительное планирование опроса.....	26
Рассмотрение анкеты совместно с логистическими операторами	26
Тестовые интервью с отобранными компаниями.....	26
Обследование дорожных ППГ.....	26
Опрос каспийских портов.....	28
3.5 Процесс сбора данных	28
Целевые группы	28
Выбор значимых ППГ.....	29
3.6 Расчет индекса	30
3.7 Методы мониторинга в бенчмаркинге	33
4. РЕЗУЛЬТАТЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО УЛУЧШЕНИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....	35
4.1 Армения: Значения индексов для дорожных ППГ	35
Показатель времени	36
Показатель стоимости	38
Показатель таможенных процедур	39



Показатель эффективности процессов оформления	41
Показатель риска	44
4.2 Азербайджан: Значения индексов для дорожных ППГ	46
Показатель времени	48
Показатель стоимости	49
Показатель таможенных процедур	50
Показатель эффективности процессов оформления	51
Показатель риска	54
4.3 Беларусь: Значения индексов для дорожных ППГ	56
Показатель времени	57
Показатель стоимости	59
Показатель таможенных процедур	61
Показатель эффективности процесса оформления	63
Показатель риска	67
4.4 Грузия: Значения индексов для дорожных ППГ	70
Показатель времени	71
Показатель стоимости	73
Показатель таможенных процедур	74
Показатель эффективности процессов оформления	77
Показатель риска	81
4.5 Молдова: значения индексов для дорожных ППГ	84
Показатель времени	85
Показатель стоимости	86
Показатель таможенных процедур	88
Показатель эффективности процесса оформления	89
Показатель риска	92
4.6 Украина: Значения индексов для дорожных ППГ	95
Показатель времени	96
Показатель стоимости	99
Показатель таможенных процедур	102
Показатель эффективности процесса оформления	106
Показатель риска	113
4.7 Совокупный индекс: сравнение дорожных ППГ по странам	117
Время	117



Стоимость.....	120
Таможенные процедуры	124
Эффективность процессов оформления.....	126
Риск.....	130
Суммарный рейтинг	132
4.8 Значения индексов каспийских портов.....	133
Совокупный индекс: сравнение портов.....	135
Время.....	136
Стоимость.....	139
Эффективность процессов оформления.....	141
Таможенные процедуры	147
Риски.....	150
4.9 Основные сферы возможных улучшений в обследованных странах	153
4.10 Приоритетные области повышения эффективности работы дорожных ППГ	157
4.11 Приоритетные области повышения эффективности работы портовых ППГ	160



Перечень таблиц

Таб 1: Показатели ИЭ ППГ	21
Таб. 2: Определение относительной значимости показателей	24
Таб. 3: Вес критериев.....	25
Таб. 4: Перечень ППГ для опроса.....	29
Таб. 5: Обзор ответов, полученных через онлайн-форму и с помощью прямой коммуникации	30
Таб. 6: Результаты индекса эффективности ППГ по странам с учетом отдельных показателей.....	136
Таб. 7: Основные изменения в таможенных процедурах, предпринятые странами в 2011- 2015 гг.....	154
Таб. 8: Информация о документах, необходимых в международной торговле (экспорт).....	156
Таб. 9: Информация о документах, необходимых в международной торговле (импорт)	157

Перечень Рисунков

Рис. 1: Циклический подход к бенчмаркингу ППГ	20
Рис. 2: Ссылки на анкету ТРАСЕКА IDEA II для ППГ на сайте АСМАП Украины.....	27
Рис. 3: Ссылки на анкету ТРАСЕКА IDEA II для ППГ на сайте БАМАП	27
Рис. 4: Ссылки на анкету ТРАСЕКА IDEA II для ППГ на сайте АВАДА.....	28
Рис. 5: Карта обследованных ППГ в Армении.	35
Рис. 6: Индекс эффективности ППГ (агрегированный): ППГ Армении	36
Рис. 7: Оценки показателя времени для ППГ Армении.....	36
Рис. 8: Оценки показателя стоимости для ППГ Армении	38
Рис. 9: Оценки показателей таможенных процедур в ППГ Армении	39
Рис. 10: Оценка показателей эффективности процессов оформления в ППГ Армении.....	41
Рис. 11: Оценка показателей риска в ППГ Армении	44
Рис. 12: Карта обследованных ППГ в Азербайджане.	46
Рис. 13: Индекс эффективности (агрегированный) – ППГ Азербайджана	47
Рис. 14: Оценки показателей времени в ППГ Азербайджана	48
Рис. 15: Оценки показателя стоимости в ППГ Азербайджана	49
Рис. 16: Оценки показателя таможенных процедур в ППГ Азербайджана.....	50
Рис. 17: Оценки показателя эффективности процессов оформления в ППГ Азербайджана	51
Рис. 18: Оценки показателя риска в ППГ Азербайджана	54
Рис. 19: Карта обследованных ППГ в Беларуси.....	56
Рис. 20: Индекс эффективности пересечения границ (агрегированный) – ППГ Беларуси.....	57
Рис. 21: Оценки показателя времени в ППГ Беларуси.....	57
Рис. 22: Оценка показателя стоимости в ППГ Беларуси.....	59
Рис. 23: Оценки показателя таможенных процедур в ППГ Беларуси	61
Рис. 24: Оценки показателя эффективности процесса оформления в ППГ Беларуси	63
Рис. 25: Оценки показателя риска в ППГ Беларуси.....	67



Рис. 26: Карта обследованных ППГ Грузии	70
Рис. 27: Оценки показателя пересечения границ в ППГ Грузии (агрегированного)	70
Рис. 28: Оценки показателя времени в ППГ Грузии	71
Рис. 29: Оценки показателя стоимости в ППГ Грузии.....	73
Рис. 30: Оценки показателя таможенных процедур в ППГ Грузии	74
Рис. 31: Оценки показателя жффективности процессов оформления в ППГ Грузии	77
Рис. 32: Оценки показателя риска в ППГ Грузии.....	81
Рис. 33: Карта обследованных ППГ в Молдове.....	84
Рис. 34: Индекс эффективности пересечения границ (агрегированный) – ППГ Молдовы	85
Рис. 35: Оценки показателя времени в ППГ Молдовы	85
Рис.36: Оценки показателя стоимости в ППГ Молдовы	86
Рис. 37: Оценки показателя таможенных процедур в ППГ Молдовы.....	88
Рис. 38: Оценки показателя эффективности процесса оформления в ППГ Молдовы	89
Рис. 39: Оценки показателя риска в ППГ Молдовы.....	92
Рис. 40: Карта обследованных ППГ в Украине	95
Рис. 41: Индекс эффективности пересечения границ (агрегированный) – ППГ Украины.....	96
Рис. 42: Оценки показателя времени в ППГ Украины.....	96
Рис. 43: Оценки показателя стоимости в ППГ Украины	99
Рис. 44: Оценки показателя таможенных процедур в ППГ Украины	102
Рис. 45: Оценки показателя эффективности процесса оформления в ППГ Украины.....	106
Рис. 46: Оценки показателя риска в ППГ Украины	113
Рис. 47: Оценки показателя времени – сравнение между странами	117
Рис. 48: Время, необходимое для подготовки документов – сравнение по странам.	118
Рис. 49: Время между прибытием на границу и началом прохождения контроля	119
Рис. 50: Время с момента подачи документов до момента завершения контроля	119
Рис.51: Оценки показателя стоимости – сравнение по странам.....	120
Рис. 52: Официальные платежи - сравнение по странам.....	120
Рис. 53: Неофициальные платежи – сравнение по странам.....	121
Рис. 54: Систематические неофициальные платежи – сравнение по странам.	123
Рис. 55: Таможенные процедуры – сравнение по странам.	124
Рис. 56: Показатель эффективности таможенных процедур – сравнение по странам.....	126
Рис. 57: Оценки показателя риска – сравнение между странами.....	130
Рис. 58: Рейтинг стран по основным показателям ППГ	132
Рис. 59: Карта обследованных ППГ каспийских портов.	133
Рис. 60: Совокупные индексы эффективности ППГ каспийских портов	135
Рис. 61: Оценки показателя времени – сравнение между портами	137
Рис. 62: Время, затрачиваемое на подготовку документов – сравнение между портами.	138
Рис. 63: Время ожидания между прибытием на границу и началом прохождения контроля	138
Рис. 64: Время с момента подачи документов до завершения контроля	139



Рис. 65: Оценки показателя стоимости – сравнение между портами	140
Рис. 66: Официальные платежи – сравнение между портами	140
Рис. 67: Неофициальные платежи – сравнение между портами.	141
Рис. 68: Таможенные процедуры – сравнение между портами.....	143
Рис. 69: Показатель эффективности процессов оформления – сравнение между портами.	144
Рис. 70: Оценки показателя риска – сравнение между портами.....	151

Перечень приложений

Приложение 1: Анкетирование для дорожных ППГ

Приложение 2: Анкетирование для Каспийских портов ТРАСЕКА в качестве ППГ

Приложение 3: Карты балльных оценок дорожных ППГ



1. ВВЕДЕНИЕ

Настоящий документ был подготовлен в рамках финансируемого ЕС проекта IDEA II - Транспортный диалог и взаимодействие сетей. В отчете представлены результаты обследования дорожных пунктов пересечения границ в странах Восточного партнерства и анализа каспийских портов ТРАСЕКА, которые были проведены в 2015 году. Пункты пересечения границ (ППГ) были изучены с точки зрения пользователей коридора. Цель обследования заключалась в оценке степени соответствия ППГ потребностям и требованиям пользователей с точки зрения времени, стоимости, сложности процедур пересечения границ и эффективности процесса таможенного оформления.

Полученные результаты представлены в виде агрегированных индексов эффективности процедур пересечения границ (ИЭ ППГ), рассчитанных для выбранных пограничных переходов вдоль маршрутов ТРАСЕКА в странах Восточного партнерства, а также в портах ТРАСЕКА на Каспии. Индекс состоит из суб-индексов, соответствующих параметрам требований пользователей коридора. ИЭ ППГ позволяет определять рейтинги пунктов пересечения границ в рамках отдельных стран, а также между странами. Такой рейтинг позволяет определить наиболее эффективный ППГ, который рассматривается затем в качестве эталонного ППГ, а также оценить потенциал усовершенствования других ППГ. При условии применения в течение длительного времени, индикатор позволяет наладить процесс мониторинга эффективности процедур пересечения границы, а также актуализировать приоритетные шаги по их усовершенствованию.

Данный отчет состоит из трех взаимосвязанных тематических разделов, которые представлены ниже:

Раздел 2:
Цель исследования: Раздел подчеркивает важность бесперебойных и эффективных процедур пересечения границ вдоль коридора ТРАСЕКА. Кроме того, в данном разделе представлены основные цели и сферы применения результатов исследования, и сделан акцент на важности непрерывного мониторинга эффективности пересечения границ в странах ТРАСЕКА. Контроль эффективности работы с использованием ИЭ ППГ позволит более чутко реагировать на потребности пользователей и повышать привлекательность коридора.

Раздел 3:
Сравнительный анализ ИЭ ППГ в странах ВП и Каспийских портах ТРАСЕКА Раздел начинается с разъяснения методов сравнительного анализа в рамках данного исследования, принятых после согласования с соответствующими экспертами из стран ТРАСЕКА. В этом разделе также описываются показатели / критерии эффективности (т.е. время выпуска, стоимость, таможенные процедуры, эффективность процесса оформления, а также характерные риски), которые в агрегированном виде составляют индекс эффективности процедур пересечения границ. Кроме того, в этом разделе содержится обзор процесса сбора данных, изложен подход к расчету индекса и мониторингу бенчмаркинга, а также представлен перечень выбранных пунктов пересечения границ.



*Раздел 4:
Результаты и
пути
совершенствования*

В данном разделе представлены результаты исследования и выявлены области, требующие улучшений на уровне стран, на основе характеристик обследованных пунктов пересечения границ (карты балльной оценки по каждому пункту пересечения границ представлены в Приложении 3). Результаты исследования охватывают также каспийские порты коридора ТРАСЕКА. В заключение раздела даны рекомендации по оптимизации.

Отчет сопровождается тремя приложениями: Приложение 1: Анкетирование для дорожных ППГ; Приложение 2: Анкетирование для каспийских портов ТРАСЕКА в качестве ППГ и Приложение 3: Карты балльных оценок дорожных ППГ.



2. ЦЕЛЬ ИССЛЕДОВАНИЯ

2.1 Индекс эффективности пересечения границ в контексте проекта

Пункты пересечения границ (ППГ) являются важными элементами транспортных коридоров. Эффективность работы ППГ влияет на выбор пользователями определенного транспортного маршрута, а беспроblemные пограничные процедуры, несомненно, делают маршрут цепочки поставок более привлекательным для пользователей.

Мультимодальный коридор ТРАСЕКА пересекает множество национальных границ, включая сухопутные и морские участки пути. Одной из целей проекта IDEA II является поддержка бенефициаров ТРАСЕКА в выявлении существующих препятствий на пути реализации эффективных пограничных процедур, а также предложение мер по улучшению ситуации. С одной стороны, более глубокое понимание преимуществ улучшения транспортных стыковок вдоль коридора приведет к повышению ответственности правительств стран ТРАСЕКА, а также будет стимулировать их к приложению более серьезных усилий в процессе создания быстрореагирующих и прозрачных учреждений и процедур. С другой стороны, способность реагировать на требования бизнеса и клиентоориентированные услуги позволят повысить уровень доверия к отрасли и привлечь больше транспортных потоков.

Проектная деятельность в области бенчмаркинга пунктов пересечения границ тесно переплетается с:

- Компонентом 1 (гармонизация законодательства / сетевой диалог) ТЗ проекта. Деятельность, связанная с мягкими мерами (оценка их применимости / потребностей / формата и т.д.), была рассмотрена в рамках концепции юридической подготовки, направленной на гармонизацию и сближение законодательных норм;
- Компонентом 2 (планирование сетей) ТЗ проекта. Результаты определения рейтинга эффективности пересечения границ для каждого из ППГ и их сравнительных анализ будут содействовать развитию индекса привлекательности коридора ТРАСЕКА (ТРАХ). Соответствующие результаты были включены в модель грузоперевозок ТРАСЕКА, чтобы продемонстрировать существующие препятствия на пути международной торговли или недостаточную открытость и привлекательность узловых точек.

Подход к определению индекса эффективности пересечения границ в ТРАСЕКА и улучшению мониторинга базируется на следующих трех принципах:

- Получение надежных данных из первых рук от пользователей коридора;
- Выявление препятствий и потенциала для совершенствования;
- Внедрение применимого мониторинга показателей для использования странами в будущем.



Эта методика может быть использована как в пределах одной страны, так и для сравнения уровня эффективности между странами ТРАСЕКА. Горизонтальный подход и повторяющийся сбор данных в течение многих лет будут содействовать улучшению мониторинга эффективности пересечения границ с течением времени.

2.2 Обоснование, сфера применения и ограничения исследования

Индекс мониторинга привлекательности коридора ТРАСЕКА (TRAX) подтвердил, что неэффективные процедуры на ППГ являются одним из основных препятствий, влияющих на выбор экспедиторов в пользу других маршрутов вместо ТРАСЕКА. Это не только влияет на транзитный потенциал коридора в целом, но и сокращает экспортно-импортный потенциал каждой отдельной страны, что в конечном итоге оказывает негативное влияние на экономическое развитие стран.

Несмотря на то, что страны ТРАСЕКА, являющиеся участниками ВП, ведут работу по совершенствованию своих пограничных процедур, пункты пересечения границы по-прежнему создают препятствия и усложняют жизнь коммерсантам и иностранным инвесторам. В связи с этим важно определить факторы, обуславливающие возникновение существенных препятствий на пути упрощения пограничных процедур, а также разработать индикаторы, характеризующие эффективность работы с точки зрения пользователей коридора. Показатели эффективности ППГ будут включать методы измерения качества работы органов пограничного контроля с целью дальнейшего использования этих показателей в качестве инструмента совершенствования процессов. В контексте ТРАСЕКА составление рейтинга и бенчмаркинг обеспечат странам механизмы сравнительных исследований и будут способствовать формированию новых планов действий и определению областей для проведения реформ в целях совершенствования транспорта и логистики.

Инструмент, разработанный в рамках данного исследования, позволяет измерить привлекательность дорожных ППГ и каспийских портов ТРАСЕКА - Алят, Актау и Туркменбаши, а также провести сравнительный анализ ППГ в пределах одной страны и между странами. На уровне стран дорожные ППГ, набравшие наибольшее количество баллов, рассматриваются в качестве эталона в рамках бенчмаркинга, в то время как каспийские порты сравниваются между собой. Для этих целей команда проекта разработала индекс эффективности пунктов пересечения границ (ИЭ ППГ), определила соответствующие ключевые показатели эффективности и описала методику сбора и анализа данных. При выборе показателей для выявления узких мест проектная группа использовала количественные показатели индекса TRAX ТРАСЕКА (например, время, стоимость) и некоторые качественные показатели. Аналогичная методика может быть применена для дальнейшего мониторинга и оценки, т.е. продолжительного наблюдения за динамикой определенных показателей.

Кроме того, ИЭ ППГ и соответствующие показатели направлены также на содействие текущей работе в рамках программ ЕС по комплексному управлению границами, деятельности ЕЭК ООН по упрощению процедур торговли, а также связанных с ними инициатив других международных организаций, таких как Всемирная таможенная



организация (ВТО). Таким образом, ИЭ ППГ призван содействовать представителям правительственных структур в повышении эффективности ППГ путем выявления существующих проблем, разработки мер по совершенствованию и непрерывного мониторинга эффективности.



3. БЕНЧМАРКИНГ ДОРОЖНЫХ ППГ В СТРАНАХ ВП И КАСПИЙСКИХ ПОРТАХ ТРАСЕКА

3.1 Бенчмаркинг в рамках данного исследования: подход и применение

Бенчмаркинг представляет собой процесс, направленный на совершенствование бизнеса. Компании или организации могут использовать бенчмаркинг для сравнения применяемых ими процедур и эффективности работы с другими представителями тех же или других отраслей промышленности. Впоследствии они могут адаптировать и применять основные методы, которые позволяют другим организациям эффективнее вести свой бизнес.

Сравнительный анализ обычно позволяет определить лучшие практики в конкретных областях. Чтобы добиться корректного сравнения показателей эффективности различных компаний или организаций, сравнительный анализ опирается на систематизированную методологию исследований и анализа. Бенчмаркинг как инструмент получил в последнее время широкое признание в частном секторе, однако и таможенные органы, например, проявляют к нему все больший интерес как к способу усовершенствования своих услуг и стратегий. Кроме того, многие международные организации используют бенчмаркинг в качестве своей основной стратегии.

Для целей данного исследования, контрольные показатели определяются на трех уровнях:

- Лучшие результаты среди всех исследованных стран (для дорожных ППГ);
- Лучшие результаты в рамках одной страны (для дорожных ППГ);
- Лучшие результаты среди каспийских портов ТРАСЕКА.

Такой подход был выбран в связи с тем, что использование успешного опыта стран ТРАСЕКА является наиболее реалистичным с точки зрения возможностей его применения в региональном контексте. Кроме того, страны ТРАСЕКА, скорее захотят использовать передовой опыт подобных им стран, чем мировую передовую практику, когда речь идет о необходимости быстрых изменений. В ходе консультаций с заинтересованными сторонами бенефициары также акцентировали внимание на значимости примеров из лучшей практики ТРАСЕКА. В связи с этим они подчеркнули важность получения четкого представления о текущей деятельности пунктов пересечения границы в их странах и на уровне коридора с точки зрения его пользователей.

Бенчмаркинг может быть полезным механизмом для содействия соответствующим учреждениям в решении проблем сектора и повышать действенность и эффективность их работы, так как способствует последовательному совершенствованию процедур и методов работы. В результате бенчмаркинга:

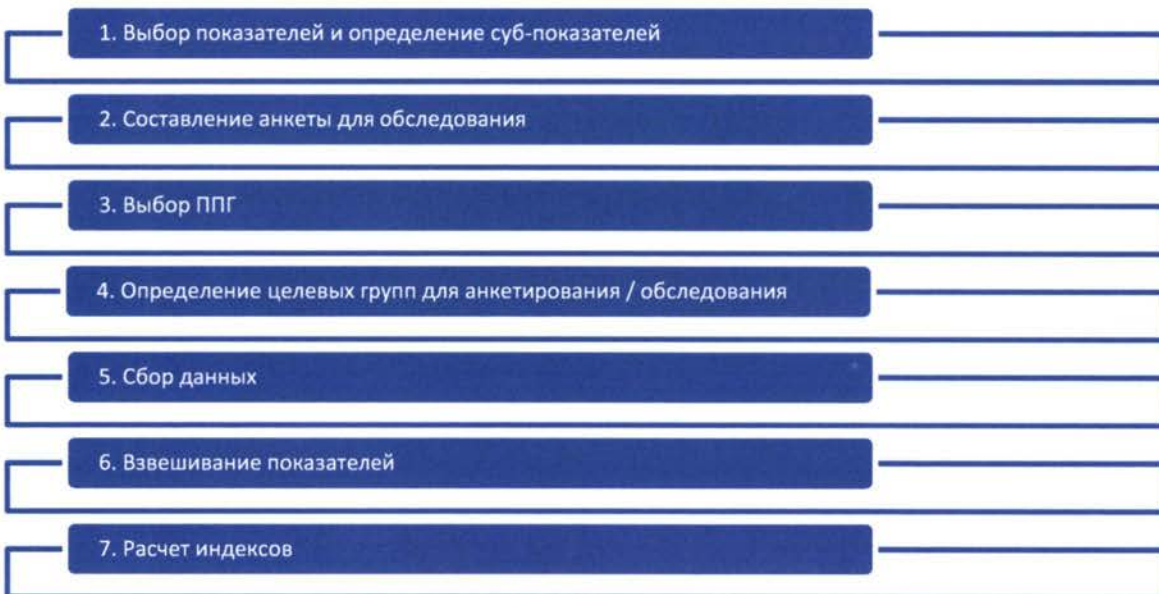
- Определяются лучшие практики;
- Выявляются плюсы и минусы в эффективности работы;



- Накапливаются данные и информация для разработки стратегий по оптимизации.

С учетом вышесказанного, ИЭ ППГ, отражающий эффективность отдельных пунктов пересечения границ на агрегированном уровне, используется для составления рейтинга пунктов пересечения границы. Индекс включает суб-индексы, которые характеризуют отдельные сферы деятельности. С использованием единого метода расчетов индекс может служить инструментом бенчмаркинга для сравнения ППГ в пределах одной страны или между различными странами.

Расчет индексов осуществляется в несколько этапов:



Показатели позволяют анализировать процессы на уровне отдельных ППГ и на уровне стран. Рейтинг отражает как наиболее успешные участки, так и пробелы и потенциал для совершенствования. Методология бенчмаркинга разработана таким образом, что предложенные показатели эффективности могут быть использованы странами и в будущем, для адаптации процессов в пунктах пересечения границ в соответствии с актуальными потребностями и требованиями клиентов. Обследования можно проводить периодически, чтобы отслеживать прогресс в течение времени.

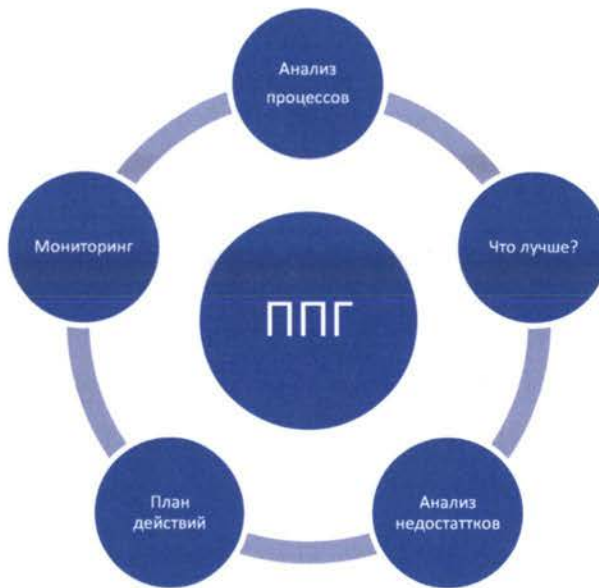


Рис. 1: Циклический подход к бенчмаркингу ППГ

3.2 Показатели и критерии эффективности

Показатели были выбраны по итогам обзора недавних эмпирических исследований в рамках проекта IDEA (индекс TRAX). Кроме того, команда проекта учитывала ключевые принципы Индекса эффективности логистики Всемирного банка, то есть оценку процессов с точки зрения транспортной отрасли. Был проведен ряд встреч с экспедиторами, экспортерами и перевозчиками, чтобы получить представление о факторах, влияющих на их выбор маршрута и, в частности, ППГ. Таким образом, проектная команда собрала из первых рук практический опыт профессионалов в области логистики, участвующих в международных перевозках. Для портовых ППГ методология была скорректирована таким образом, чтобы порты проходили анкетирование с точки зрения функций ППГ.

Команда проекта провела переговоры с Международной ассоциацией экспедиторов Турции (UTIKAD) и Международной ассоциации экспедиторов Грузии, а также с другими представителями морских перевозок, активно использующих каспийские порты ТРАСЕКА. Консультации подтвердили актуальность выбранного подхода. Кроме того, респонденты подтвердили, что отобранные показатели отражают факторы, влияющие на их решение - использовать ли морские пункты пересечения границ ТРАСЕКА или нет. Представленные ниже показатели были согласованы с заинтересованными сторонами в качестве компонентов индекса и направлений исследования.



Таб 1: Показатели ИЭ ППГ

1. Время выпуска	Время, затраченное на прохождение процесса пересечения границ
2. Стоимость	Затраты, связанные с прохождением пункта пересечения границ
3. Таможенные процедуры	Эффективность и наличие таможенных процедур
4. Эффективность процессов оформления	Эффективность процессов таможенного оформления и процедур других пограничных ведомств
5. Риск	Факторы риска, связанные с прохождением ППГ

Время выпуска

Время выпуска – это количественный показатель. Время, необходимое для прохождения пограничного пункта пропуска со всеми сопутствующими процессами, является важным результатом для измерения эффективности пересечения границы. Это время может быть различным для процессов импорта и экспорта. Анализ эффективности работы пограничных переходов фиксирует время импорта, экспорта, и - что еще более важно - диапазон затрачиваемого времени для измерения предсказуемости. Задержки имеют тенденцию к увеличению при более низкой общей эффективности, но и большие отклонения от стандартного затрачиваемого времени являются индикаторами непоследовательности и непредсказуемости в логистических процессах. В таблице ниже приведены суб-показатели показателя времени:

Суб-показатель	Описание
Время оформления таможенных документов	Время, затраченное на подготовку документов перед началом маршрута к границе (в ч:мин)
Входящая регистрация	Время ожидания в очереди на ППГ – это время между прибытием на границу и началом времени прохождения контроля (в ч:мин)
Время простоя (демередж)	Применимо только к услугам портов
Время прохождения контроля	Время с момента подачи документов для контроля до завершения контроля (в ч:мин)

Стоимость

Затраты играют важную роль в выборе пользователями конкретной цепочки поставок. В связи с этим важно также различать расходы, включающие только официальные платежи (например, таможенные пошлины, сборы и т.д.) или включающие, помимо этого, и неофициальные платежи. Размеры и степень предсказуемости таких платежей также



являются значительными факторами, влияющими на выбор пользователя. В обследовании учитывались следующие расходы:

Суб-показатель	Описание
Формальные платежи	Например, стоимость парковки транспорта
Неформальные платежи	Элементы коррупции в ППГ
Неформальные платежи	Систематические или время от времени (непредсказуемые)

Таможенные процедуры

Прозрачность таможенных процедур является важным качественным критерием для измерения эффективности ППГ с точки зрения обработки грузов. Прозрачность и предсказуемость таможенных процедур может быть измерена с помощью следующих индикаторов:

Суб-показатель	Описание
Первичный физический досмотр (доля всех поставок) <i>Многokратные / избыточные физические проверки</i>	Квантили частоты 0/20/40/60/80/100%
Онлайн обработка подтверждающей документации	Да / Нет
Онлайн подача таможенной декларации	Да / Нет
Наличие онлайн возможности пересмотра / апелляции	Да / Нет
Обработка до прибытия	Да / Нет
Выпуск с гарантией в ожидании окончательного оформления	Да / Нет
Дублирование функций различных органов при оформлении грузов	Да / Нет

Эффективность процессов оформления

Этот качественный критерий измеряется степенью удовлетворенности на основе восприятия респондентов по шкале от 1 до 5.



Ключевые физические ограничения (для дорожных ППГ):

- Достаточность количества функционирующих полос движения
- Адекватность зон обработки и досмотра
- Достаточность ресурсов физического контроля транспортных средств

Таможня:

- Эффективность персонала
- Компетентность персонала

Агентства проверки качества и стандартов:

- Транспортные агентства
- Страховые агентства
- Санитарные и фитосанитарные агентства
- Экологические и радиологические агентства

Качество подъездных путей к ППГ

- Автодороги
- Железнодорожные пути
- Судходные каналы (для портов)

Риск

Риск представляет собой качественный критерий, который измеряется уровнем безопасности и сохранности грузов в ППГ на основе восприятия респондентов по шкале от 1 до 5.

Риск сохранности груза (потеря / кража груза; повреждение груза; риски отказа в таможенном оформлении и возврата груза) 5 = низкий риск
1 = высокий риск

Надежность (измеряется предсказуемостью процесса оформления и своевременностью доставки грузов) 5 = высокая надежность
1 = низкая надежность

Прозрачность пограничных процессов (видимые процедуры доступны для общественности, ответственные и эффективные сотрудники) 5 = высокая прозрачность
1 = низкая прозрачность

3.3 Вес критериев

Для оценки в рамках ТРАСЕКА взвешивание критериев осуществляется с помощью метода парного сравнения. С этой целью составляются и оцениваются пары показателей. Парный сравнительный анализ позволяет взвесить относительную важность различных вариантов, когда приоритеты не ясны или показатели конкурируют по важности. Этот инструмент



помогает установить значимость ряда опций по отношению друг к другу. Парное сравнение особенно целесообразно при отсутствии объективных данных, на которые можно опереться, или при необходимости установления приоритетов в отношении совершенно разных вариантов. Взвешивание показателей было проведено с помощью анкетирования выбранных групп заинтересованных сторон и наблюдений.

В таблице 2 приведены пары сравниваемых показателей и оценки по шкале от 0 до 4, что позволяет присвоить любой из 5 вариантов - от 0 до 4. Для взвешивания каждого отдельного показателя результаты исследования обрабатываются в электронной таблице. Осуществляется следующий метод расчета:

- Пять критериев в сравнении друг с другом образуют 10 парных сравнений (см. выше)
- Используется следующая формула:

$$2 P = (N \times N) - N$$

где **P** – число парных сравнений, а **N** – число критериев.

- Общее число баллов определяется путем умножения **P** на оценку по шкале (0-4). В случае ИЭ ППГ **P** равно 40.

Таб. 2: Определение относительной значимости показателей

Пара показателей №1	Стоимость	является	4=Гораздо более важным 3=Более важным 2=Не менее важным 1=Менее важным 0=Гораздо менее важным	по сравнению с	Время
Пара показателей №2	Таможенные процедуры				Время
Пара показателей №3	Таможенные процедуры				Стоимость
Пара показателей №4	Эффективность процесса оформления				Время
Пара показателей №5	Эффективность процесса оформления				Стоимость
Пара показателей №6	Эффективность процесса оформления				Таможенные процедуры
Пара показателей №7	Риск				Время
Пара показателей №8	Риск				Стоимость
Пара показателей №9	Риск				Таможенные процедуры
Пара показателей №10	Риск				Эффективность процесса оформления



При этом каждая пара имеет вес 0,1 (или 10,0%), показывающий, насколько важны соответствующие критерии. В то же время, результат каждого сравнения выражается по рейтинговой шкале (4 = гораздо более важно, 3 = более важно; 2 = не менее важно, 1 = менее важно; 0 = гораздо менее важно). Принимая это во внимание, общий вес каждой пары делится между двумя критериями следующим образом:

- Когда один критерий оценивается как "более важный" (оценка 4), он получает весь вес ($4/40 = 0,1$), в то время как другой критерий пары получает 0;
- Когда один критерий оценивается как "более важный" (оценка 3), он получает вес 0,075, в то время как другой критерий пары получает 0,025;
- Когда один критерий оценивается как "не менее важный" (оценка 2), он получает вес 0,05, в то время как другой критерий пары также получает 0,05;
- Когда один критерий оценивается как "менее важный" (оценка 1) он получает вес 0,025, в то время как другой критерий пары получает 0,075;
- Когда один критерий оценивается как "менее важный" (оценка 0), он получает вес 0, в то время как другой критерий пары получает 0,1.

Окончательный результат по каждому вопросу рассчитывается по среднему значению всех ответов, полученных от разных компаний-респондентов. Результаты взвешивания распределяются следующим образом:

Таб. 3: Вес критериев

Показатель	Дорожные ППГ, вес	Портовые ППГ, вес
	(%)	(%)
Время	20	22
Стоимость	18	21
Таможенные процедуры	13	19
Эффективность процесса оформления	23	15
Риск	26	23

3.4 Анкетирование

Для дорожных ППГ были составлены анкеты и запланированы следующие шаги:

- Предварительное планирование опроса
- Рассмотрение анкеты совместно с логистическими операторами
- Тестовые интервью с отобранными компаниями



Предварительное планирование опроса

Был проведен сравнительный анализ стран ТРАСЕКА с целью выявления наиболее важных критериев, которые влияют на эффективность логистики, связанной с ППГ. В связи с этим были приняты во внимание результаты исследования индексов TRAX и LPI. Команда проекта организовала рабочую группу с участием специалистов в области логистики в целях обсуждения результатов и учета их комментариев и замечаний.

Анкета включала три основных компонента: Общие вопросы, Характеристика показателей, Вес каждого показателя. Для каждого компонента требовалось указать: тип ППГ (портовый, дорожный), тип грузов / товаров, категория процесса (экспорт / импорт / транзит) и контактную информацию (факультативно).

Рассмотрение анкеты совместно с логистическими операторами

Было организовано несколько совещаний с логистическими операторами, что позволило получить полное представление о текущей ситуации в соответствующих ППГ и определить основные узкие места.

Тестовые интервью с отобранными компаниями

В целях тестирования и дальнейшего усовершенствования анкеты был проведен ряд предварительных интервью с отдельными компаниями. Анкета была скорректирована на основе опыта, накопленного в ходе пилотного обследования отобранных ППГ в странах Восточного партнерства.

Решение о включении каспийских портов было принято после завершения обследования дорожных ППГ. В целях единообразия анкета была составлена по аналогии с анкетами для дорожных пунктов пропуска. Анкеты для портов были рассмотрены непредвзятыми пользователями каспийских портов (т.е. транспортными организациями, расположенными за пределами Азербайджана, Казахстана и Туркменистана) с учетом их повседневного практического опыта в области логистики. В предварительном опросе приняли участие международные логистические ассоциации Грузии и Турции. После завершения тестовых интервью с представителями логистических ассоциаций анкеты были распространены среди респондентов.

Обследование дорожных ППГ

Обследование было проведено с использованием прямых интервью, почтовой рассылки и онлайн-версий анкет. Электронные версии дают преимущество относительно быстрого получения ответов от большого числа респондентов. Анкета была опубликована на сервере на английском и русском языках.

Анкета приведена в Приложении 1. Ссылка на опрос (http://trt.it/idea_questionnaire) была опубликована на вебсайтах следующих ассоциаций:

- Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Украины (АСМАП Украины)



- Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Беларуси (БАМАП)
- Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Азербайджана (АВАДА).



Рис. 2: Ссылки на анкету ТРАСЕКА IDEA II для ППГ на сайте АСМАП Украины

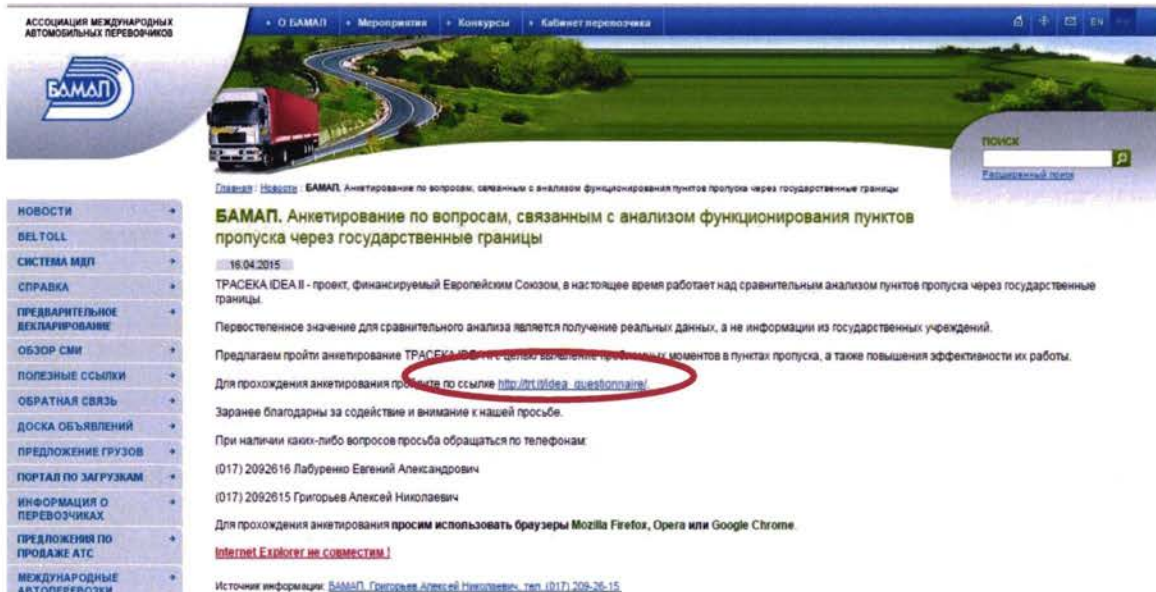


Рис. 3: Ссылки на анкету ТРАСЕКА IDEA II для ППГ на сайте БАМАП



Рис. 4: Ссылки на анкету ТРАСЕКА IDEA II для ППГ на сайте ABADA

Обследование каспийских портов

Анкета была опубликована на сервере на английском и русском языках, а также распространена среди членов международных логистических ассоциаций Грузии и Турции. Анкета приведена в Приложении 2.

3.5 Процесс сбора данных

Целевые группы

В целях получения наиболее реалистичных и надежных данных опрос был целенаправленно адресован непосредственным пользователям коридора, т.е. представителям транспортной отрасли. Из-за потенциального конфликта интересов данные государственных учреждений не собирались.

В качестве первого шага командой проекта были определены соответствующие заинтересованные стороны в пунктах пересечения границы. Были выбраны следующие группы заинтересованных сторон:

- Автомобильные перевозчики (для дорожных ППГ)
- Экспедиторские компании (для дорожных и портовых ППГ)

Отобранные заинтересованные стороны осуществляют транспортные операции «от двери до двери», включая все стадии транзита, и имеют определенные предпочтения в отношении конкретных ППГ с учетом эффективности последних. Группа экспертов ТРАСЕКА



подтвердила значимость этих двух групп заинтересованных сторон. Экспортные компании и предприятия не были вовлечены в опрос, так как они не отдают предпочтений какому-либо конкретному ППГ или определенному маршруту.

Команда проекта установила контакты с транспортно-экспедиторскими ассоциациями для размещения ссылок на анкеты на их веб-сайтах и электронной рассылки членам этих ассоциаций. Наиболее успешно процесс прошел в Азербайджане, Украине и Беларуси. Ассоциации в Грузии, Молдове и Армении (для дорожных ППГ) предоставили адреса электронной почты своих членов. Такой же подход был применен в обследованиях портовых ППГ. УТИКАД и Международная ассоциация экспедиторов Грузии предоставили свою поддержку.

Выбор значимых ППГ

В целях тестирования общего подхода и методологии, а также анкеты проектная группа провела пилотное обследование с пробным сбором данных. Для этого были отобраны следующие ППГ на польско-украинской границе: Шегини, Рава-Русская и Ягодин. Эти ППГ важны для коридора ТРАСЕКА и были существенно модернизированы перед проведением Чемпионата Европы по футболу 2012 года.

Представленные в таблице ниже ППГ были отобраны для опроса национальными экспертами. Все эти ППГ имеют международный статус. Оценка проводилась только в отношении пересечения границ грузовым транспортом, соответствующие процедуры пересечения границ пассажирами не рассматривались в рамках этого анализа.

Таб. 4: Перечень ППГ для опроса

Страна	ППГ	ППГ
АРМЕНИЯ	1. Бавра 2. Гогован	3. Баграташен 4. Агарак
АЗЕРБАЙДЖАН	1. Красный мост 2. Цодна	3. Билясувар
БЕЛАРУСЬ	1. Козловичи 2. Брузги 3. Привалка 4. Бенякони	5. Каменный Лог 6. Григоровщина 7. Новая Гута
ГРУЗИЯ	1. Сарпи (Батуми) 2. Вале 3. Ниоцминда 4. Гугути	5. Садахло 6. Красный мост 7. Цодна
МОЛДОВА	1. Гоянул-Ноу 2. Кривая	3. Джурджулешты 4. Леушены
УКРАИНА	1. Новые Яриловичи 2. Бачевск	8. Мамалыга 9. Порубное



- | | |
|---------------|------------------|
| 3. Гоптовка | 10. Дьяково |
| 4. Должанский | 11. Чоп (Тиса) |
| 5. Новоазовск | 12. Ужгород |
| 6. Рени | 13. Шегини |
| 7. Платоновое | 14. Рава-Русская |
| | 15. Ягодин |

КАСПИЙСКИЕ ПОРТЫ	1. Актау	2. Баку Алят
		3. Туркменбаши

Таб. 5: Обзор ответов, полученных через онлайн-форму и с помощью прямой коммуникации

№	Страна	Организатор коммуникации	Количество направленных запросов	Количество полученных ответов	Число ППГ
1	Армения	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Армении (AIRCA)	35	19	4
2	Азербайджан	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Азербайджана (ABADA)	50	14	3
3	Беларусь	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Беларуси (БАМАП)	250	53	7
4	Грузия	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Грузии (GIRCA)	192	41	7
5	Украина	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Украины (АСМАП)	300	80	15
6	Молдова	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Молдовы (АІТА)	85	21	4
7	Каспийские порты	Ассоциация экспедиторов Грузии UTIKAD	70	51	3
Всего			982	279	43

3.6 Расчет индекса

Расчет индекса по ППГ осуществлялся в несколько этапов:

- а) Данные фиксируются в статистической оценочной базе данных для формирования матрицы входных данных:



$$X = \begin{pmatrix} X_{11} & \dots & X_{1j} & \dots & X_{1n} \\ X_{21} & \dots & X_{2j} & \dots & X_{2n} \\ \dots & & & & \\ X_{i1} & \dots & X_{ij} & \dots & X_{in} \\ \dots & & & & \\ X_{m1} & \dots & X_{mj} & \dots & X_{mn} \end{pmatrix}, j = \overline{1, n}, i = \overline{1, m}$$

где

n – число критериев эффективности ППГ;

m – число ППГ;

x_{ij} - значение j (критерий), характеризующее i (ППГ).

б) По каждому ППГ измеряются пять показателей.

Индекс времени выпуска (T_i):

Временной индекс рассчитывается как среднее значение времени выпуска путем определения среднеарифметического значения для каждого процесса пересечения границ, которые аккумулируются в значение надежности. Индекс отражает вес, придаваемый респондентами времени, которое необходимо для пересечения границы. Значение надежности – это разница между максимальным и минимальным временем выпуска.

$$T_i = (T_1 + T_2 + T_3) \cdot \alpha_i$$

где $T_n(1,2,3) = T_{av} + T_r$

T_{av} = среднее значение T_n

$T_r = T_{\max} - T_{\min}$ (надежность)

α_i - вес времени.

Индекс стоимости (C_i):

Индекс стоимости рассчитывается как среднее значение стоимости путем определения среднеарифметического значения для каждого процесса пересечения границ, которые аккумулируются в значение надежности. Индекс отражает вес, придаваемый респондентами расходам, связанным с пересечением границы. Значение надежности – это разница между максимальной и минимальной стоимостью.

$$C_i = (C_1 + C_2 + C_3) \cdot \alpha_i$$

где $C_n(1,2) = C_{av} + C_r$



C_{av} = среднее значение C_n

C_r = $C_{\max} - C_{\min}$ (надежность)

$$C_3 = (C_{\inf}) \bullet S_{\inf}$$

где C_{\inf} - средняя сумма неформальных платежей;

S_{\inf} - % систематических неформальных платежей.

α_c - вес стоимости

Индекс таможенных процедур ($C.P_i$):

Индекс таможенных процедур рассчитывается как среднее значение процента таможенных процедур, умноженное на среднее значение процента дублирования функций. Индекс отражает вес, придаваемый респондентами таможенным процедурам.

$$C.P_i = ((C.P1 + C.P2 + C.P3) \bullet CP4) \alpha_{c.p}$$

где $C.P_n(1,3) = C.P_{av}$ (среднее значение)

$C.P_4$ = средний % дублирования функций.

$\alpha_{c.p}$, вес таможенных процедур.

Индекс эффективности процесса оформления (E_i):

Индекс эффективности процесса оформления рассчитывается как сумма средних значений суб-показателей, отражающих процесс таможенного оформления. Этот индекс отражает вес, придаваемый респондентами процессу оформления.

$$E_i = (E1 + E2 + E3 + E4 + E5 + E6 + E7 + E8 + E9 + E10) \bullet \alpha_e$$

где $E_n(1...10) = E_n_{av}$ (среднее значение)

α_e - вес эффективности процесса оформления.

Индекс риска (R_i);

Индекс риска рассчитывается как сумма средних значений различных категорий рисков, поделенная на сумму средних значений надежности и прозрачности процессов в ППГ. Этот индекс отражает вес, придаваемый респондентами риску.

$$R_i = \left(\frac{R1 + R2 + R3}{R4 + R5} \right) \bullet ar$$



где $R_n(1...5) = R_{av}$ (среднее значение)

α_r - вес риска.

с) ИЭ ППГ рассчитывается для каждого ППГ по следующей формуле:

$$\text{ИЭ ППГ} = (C \cdot P_i \cdot \alpha_{c,r} + E_i \cdot \alpha_e + R_i \cdot \alpha_r) / (T_i \cdot \alpha_t + C_i \cdot \alpha_c) \cdot 100$$

где

T_i	индекс времени выпуска
C_i	индекс стоимости
$C \cdot P_i$	индекс таможенных процедур
E_i	индекс эффективности процессов оформления на таможне и в других пограничных агентствах
R_i	индекс риска
$\alpha_{t,c,p,e,r}$	соответственно, вес времени, стоимости, таможенных процедур, эффективности процессов оформления, риска

3.7 Методы мониторинга в бенчмаркинге

С методологической точки зрения бенчмаркинг может также использоваться для мониторинга изменений с течением времени. Для этих целей, как и в методологии мониторинга прогресса LPI, не просто рассматривается значение годового индекса, но используется математическая формула, демонстрирующая угасание значимости данных за более ранние годы и повышение значимости данных за последние годы.

На следующих рисунках показано, как рассчитывается прогресс на ежегодной основе в течение следующих 4 интервалов (лет).

- Два последовательных интервала

Взвешенные суммарные результаты ИЭ ППГ за 2015-2016 годы

2016	66,7 %	} 100 %
2015	33,3 %	

- Три последовательных интервала



Взвешенные суммарные результаты ИЭ ППГ за 2015-2017 годы

2017	57,1 %
2016	28,6 %
2015	14,3 %

} 100 %

Четыре последовательных интервала

Взвешенные суммарные результаты ИЭ ППГ за 2015-2018 годы

2018	53,3 %
2017	26,7 %
2016	13,3 %
2015	6,7 %

} 100 %



4. РЕЗУЛЬТАТЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО УЛУЧШЕНИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Результаты исследования и рекомендации представлены в матрице усовершенствования процессов пересечения границы, что упрощает мониторинг по странам в будущем. Отдельные действия могут быть пересмотрены на национальном уровне.

Полученные результаты позволяют сравнить различные ППГ в пределах одной страны. Интегрированные индексы дают возможность сравнения ППГ между странами с учетом следующих показателей:

- 1) Эталон по ИЭ ППГ;
- 2) Эталон по времени;
- 3) Эталон по стоимости;
- 4) Эталон по таможенным процедурам;
- 5) Эталон по эффективности процессов оформления;
- 6) Эталон по риску.

Балльные оценки каждого ППГ подробно представлены в Приложении 3 в виде карт.

4.1 Армения: Значения индексов для дорожных ППГ



1. Бавра
2. Гогован
3. Баграташен
4. Агарак

Рис. 5: Карта обследованных ППГ в Армении.



ППГ «Гогован» в Армении имеет наилучшие оценки и рассматривается в качестве эталона на агрегированном уровне. Этот пограничный пункт также является эталоном по стоимости и эффективности процессов оформления. ППГ «Бавра» заняла второе место, получив очень похожее значение агрегированного показателя и близкий показатель к эталонной эффективности. ППГ «Баграташен» получил наихудшие оценки, в частности, он характеризуется очень высокой стоимостью прохождения. Результаты для пограничных переходов Армении на уровне суб-показателей представлены ниже.

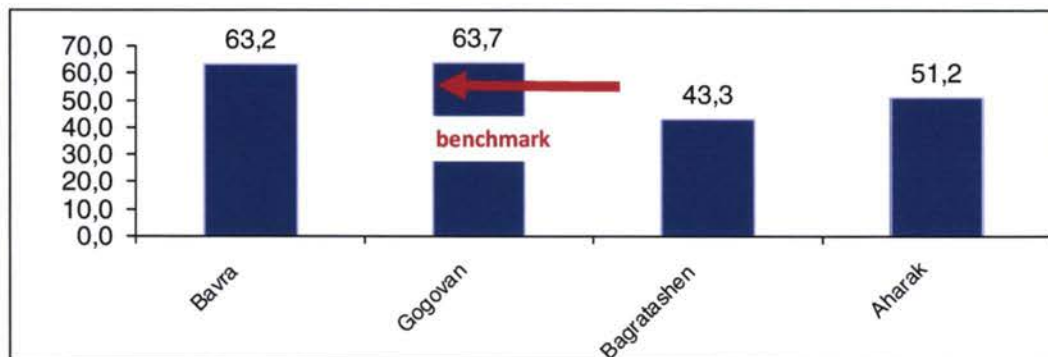


Рис. 6: Индекс эффективности ППГ (агрегированный): ППГ Армении

Показатель времени

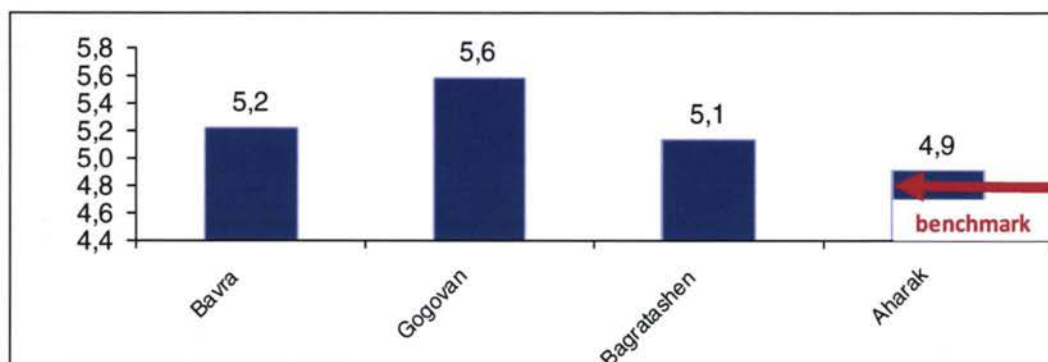


Рис. 7: Оценки показателя времени для ППГ Армении

Согласно данным опроса, ППГ «Агарак» на границе с Ираном является эталоном с точки зрения критерия времени. Минимальное время, необходимое для всего процесса подготовки документов, составляет 30 минут, а максимальное время - 9 часов. Пограничные переходы «Бавра», «Гогован» и «Баграташен» на границе с Грузией, по полученным данным, демонстрируют аналогичное минимальное время выпуска, однако максимальное время может почти на 50 процентов превышать эталонный показатель. Для этих ППГ диапазоны значений выглядят следующим образом:

- ППГ «Бавра»: от 30 минут до 9 часов
- ППГ «Гогован»: от 30 минут до 8 часов



- ППГ «Баграташен»: от 30 минут до 8 часов
- ППГ «Агарак»: от 1 часа до 5 часов

ППГ «Гогован» оценивался как лучший с точки зрения эффективного использования времени, общее время подготовки документов в нем занимает 2,8 часов. Среднее время обработки документов в ППГ «Бавра» составляет 3,3 часа, в «Баграташене» - 3,5 часа, а в «Агараке» - 2,9 часа.

Время ожидания перед пограничным контролем, по информации пользователей, составляет минимум 20 минут и максимум 10 часов. Для отдельных ППГ значения варьируются следующим образом:

- ППГ «Бавра»: 1 час – 8 часов;
- ППГ «Гогован»: 20 минут – 9 часов;
- ППГ «Баграташен»: 30 минут – 8 часов;
- ППГ «Агарак»: 1 час – 10 часов.

Это зависит от дорожной ситуации в точке прибытия и организации управления и контроля за движением в пределах приграничной территории. Диапазон значений времени достаточно широк, и это влияет на степень предсказуемости продолжительности пути. Некоторые пункты пересечения границы показывают достаточно хорошее минимальное контрольное время, но имеют при этом потенциал для уменьшения максимального времени ожидания. Это относится ко всем обследованным ППГ.

ППГ «Баграташен» получил наилучшую оценку с точки зрения среднего времени ожидания до начала пограничного контроля с показателем 3,4 часа. Среднее время ожидания в Бавре составляет 4,5 часа, в Гоговане - 3,5 часа и в Агараке - 4,6 часа.

В ППГ «Агарак» для упрощения проверок необходимо расширить зону досмотра и улучшить организацию движения грузовиков. Время, затраченное на контрольных процедуры в ППГ Армении, колеблется в диапазоне от 24 минут до 4 часов. Согласно сообщениям пользователей, время, затрачиваемое на контроль, составляет:

- в ППГ «Бавра» - от 30 минут до 2 часов;
- в ППГ «Гогован» - от 10 минут до 4 часов;
- в ППГ «Баграташен» - от 24 минут до 3 часов;
- в ППГ «Агарак» - от 20 минут до 3 часов.

ППГ «Баграташен» занял первое место с точки зрения времени, необходимого для процедур контроля, со средним показателем 1,2 часа. В Бавре средний показатель составил 1,3 часа, в Гоговане - 1,7 часа и в Агараке - 1,4 часа.



По итогам анализа результатов можно констатировать, что во всех пунктах пересечения границы требуется оптимизация время пограничного контроля с целью уменьшения разницы между минимальным и максимальным временем.

Показатель стоимости

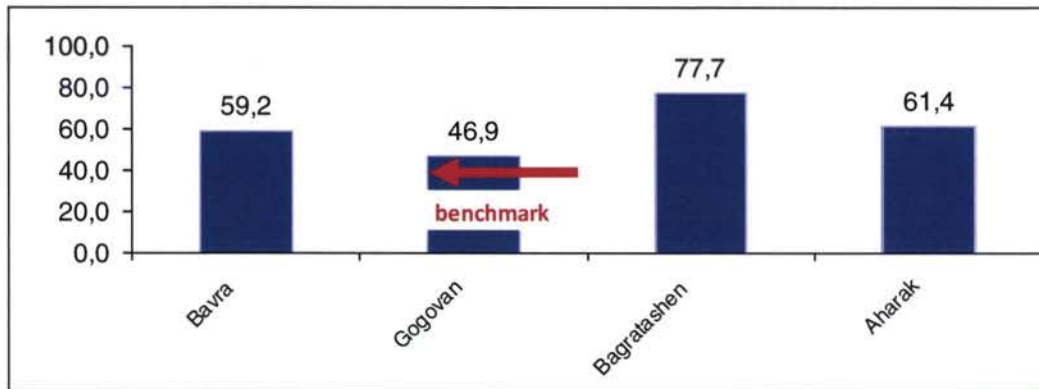


Рис. 8: Оценки показателя стоимости для ППГ Армении

Индекс стоимости рассчитывается с учетом формальных и неформальных платежей. Сумма официальных платежей в ППГ Армении варьируются от 5 евро до 100 евро за одну поездку. Такая разница связана с различными категориями груза, сборами, применяемыми к различным видам груза, стоимостью стоянки и т.д. Дорожные штрафы, взимаемые на границе, не рассматриваются в качестве официальных платежей в данном исследовании.

- ППГ «Бавра» - от 5,0 евро до 80,0 евро;
- ППГ «Гогован» - от 5,0 евро до 80,0 евро;
- ППГ «Баграташен» - от 5,0 евро до 100,0 евро;
- ППГ «Агарак» - от 10,0 евро до 80,0 евро.

ППГ «Гогован» имеет наилучшие показатели, средняя сумма официальных платежей за одну поездку в нем составляет 20,1 евро. Средние затраты в Бавре составляют 30,6 евро, в Баграташене - 25,0 евро, в Агараке - 31,7 евро за одну поездку. В Бавре и Агараке необходимо сократить официальные платежи.

Неофициальные платежи в ППГ Армении, по полученной информации, варьируются от 2 евро до 150 евро за одну поездку. Результаты опроса в части неформальных платежей выглядят следующим образом:

- ППГ «Бавра» - от 10 евро до 100 евро;
- ППГ «Гогован» - от 2 евро до 100 евро;
- ППГ «Баграташен» - от 10 евро до 150 евро;
- ППГ «Агарак» - от 10 евро до 100 евро.



Наилучшую оценку с точки зрения неформальных платежей получил ППГ «Гогован» (где средний показатель составил, в соответствии с полученной информацией, 20,2 евро за одну поездку). Средний размер неформальных платежей в Бавре составляет, по сообщениям, 37,5 евро, в Баграташене – 82,5 евро, в Агараке – 46,7 евро за одну поездку.

Респонденты отметили систематическое возникновение неформальных платежей (в 57,5% от всех поездок). Частота возникновения неофициальных платежей составляет:

- в ППГ «Бавра» - 75%;
- в ППГ «Гогован» - 40%;
- в ППГ «Баграташен» - 40%;
- в ППГ «Агарак» - 75%.

В ППГ «Бавра» и «Агарак» следует принять антикоррупционные меры.

Показатель таможенных процедур

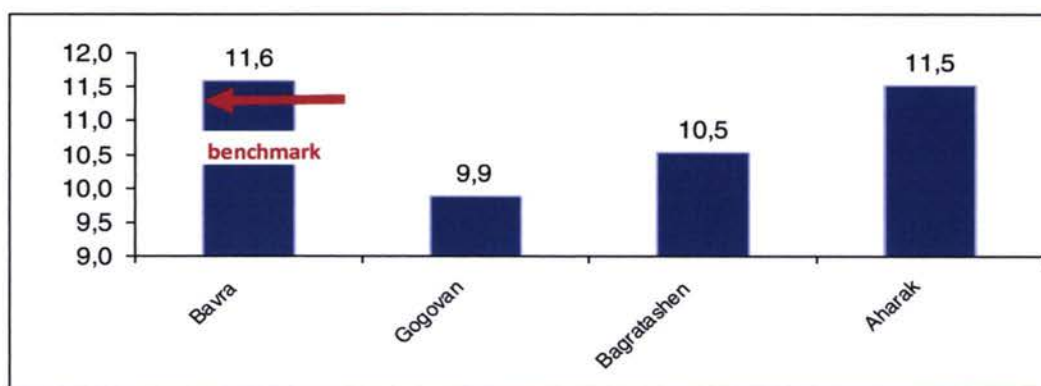


Рис. 9: Оценки показателей таможенных процедур в ППГ Армении

По сообщениям респондентов, физический досмотр грузов в ППГ Армении осуществлялся в среднем приблизительно в 27,1% случаев. Сравнение между ППГ показало следующие результаты:

- ППГ «Бавра» - 28,3 %;
- ППГ «Гогован» - 30,0 %;
- ППГ «Баграташен» - 22,5 %;
- ППГ «Агарак» - 27,5%.

Несмотря на то, что онлайн обработка документов в Армении возможна, такая процедура, по полученной информации, лишь частично реализована и применяется в действительности. Онлайн обработка сопроводительных документов, согласно полученным



данным, применяется в среднем в 62,5% случаев. Данные по отдельным ППГ выглядят следующим образом:

- ППГ «Бавра» - 75 %;
- ППГ «Гогован» - 60 %;
- ППГ «Баграташен» - 40 %;
- ППГ «Агарак» - 75%.

Таможенные декларации могли быть поданы в электронном виде только в 55% случаев поставок, реализованных опрошенными компаниями. Большинство респондентов - 80% - использовали электронный вариант при пересечении границы в ППГ «Баграташен». В остальных пунктах пропуска электронный вариант декларации использовался только в 40% - 50% случаев:

- ППГ «Бавра» - 50,0 %;
- ППГ «Гогован» - 40,0 %;
- ППГ «Агарак» - 50,0%.

Для совершенствования процедур пересечения границ в ППГ Армении имеется потенциал.

Полученные ответы пользователей свидетельствуют о том, что только в 42,5% случаев имеется возможность для апелляции. Результаты сравнения отдельных ППГ выглядят следующим образом:

- ППГ «Бавра» - 25 %;
- ППГ «Гогован» - 60 %;
- ППГ «Баграташен» - 60 %;
- ППГ «Агарак» - 25%.

В особенности ППГ «Бавра и «Агарак» следует обратить внимание на улучшение соответствующих процедур в целях удовлетворения потребностей транспортной отрасли.

Кроме того, респонденты также сообщают о высокой степени дублирования функций между пограничными ведомствами в осуществлении контроля грузов. Транспортные компании испытывали опыт дублирования функций в среднем в 55% случаев. По отдельным ППГ ответы относительно случаев дублирования функций распределились следующим образом:

- ППГ «Бавра» - 50%;
- ППГ «Гогован» - 60%;
- ППГ «Баграташен» - 60%;



- ППГ «Агарак» - 50%.

Показатель эффективности процессов оформления

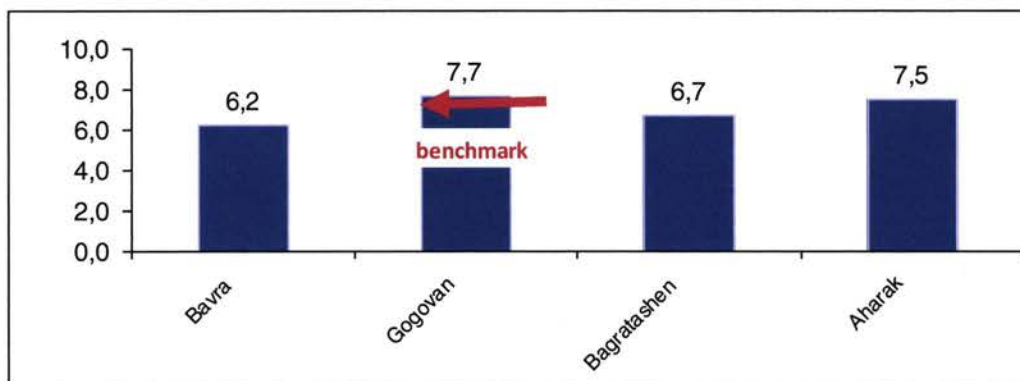


Рис. 10: Оценка показателей эффективности процессов оформления в ППГ Армении

По мнению респондентов, степень соответствия числа полос движения на армянских ППГ текущему спросу можно оценить следующим образом:

- ППГ «Бавра» - 75%;
- ППГ «Гогован» - 70%;
- ППГ «Баграташен» - 45%;
- ППГ «Агарак» - 60%.

Пользователи рассматривают число доступных полос движения в ППГ «Баграташен» в качестве серьезного ограничения, и высказываются за необходимость его увеличения. Эффективность текущей организации процессов контроля должна быть повышена, а использование имеющихся в наличии полос движения – оптимизировано.

В среднем, по мнению пользователей, зоны обработки и проверки в ППГ Армении являются адекватными лишь на 62,1%. Соответствующие показатели распределяются между отдельными ППГ следующим образом:

- ППГ «Бавра» - 45 %;
- ППГ «Гогован» - 85 %;
- ППГ «Баграташен» - 65 %;
- ППГ «Агарак» - 53 %.

В ППГ «Бавра» необходимо расширить досмотровую зону в целях упрощения контроля и удовлетворения требований пользователей.



Средняя эффективность ресурсов физического контроля транспортных средств в ППГ Армении оценивается пользователями в среднем в 61,7%. Результаты эффективности по отдельным ППГ распределились следующим образом:

- ППГ «Бавра» - 55 %;
- ППГ «Гогован» - 65 %;
- ППГ «Баграташен» - 60 %;
- ППГ «Агарак» - 67 %.

Что касается ППГ «Бавра» и «Агарак», зоны физического досмотра транспортных средств требуют срочного улучшения.

По информации пользователей, эффективность персонала в ППГ Армении можно оценить в 53,7% от их ожиданий по шкале от 1 до 5:

- ППГ «Бавра» - 40 %;
- ППГ «Гогован» - 52 %;
- ППГ «Баграташен» - 56 %;
- ППГ «Агарак» - 67%.

Респонденты подчеркивают низкую эффективность работы сотрудников в ППГ «Бавра». В связи с этим рекомендуется принять меры по развитию кадрового потенциала и организовать повышение квалификации сотрудников с целью повышения общей эффективности. Кроме того, целесообразно разработать систему управления человеческими ресурсами, включая меры по мотивации и повышению удовлетворенности работников и проведение поведенческих тренингов.

Средний показатель компетентности персонала в ППГ Армении составляет 62,9%:

- ППГ «Бавра» - 65 %;
- ППГ «Гогован» - 64 %;
- ППГ «Баграташен» - 56 %;
- ППГ «Агарак» - 67%.

Эта область требует срочного принятия мер, в первую очередь, в ППГ «Баграташен».

В среднем, качество и стандарты работы транспортных агентств в ППГ Армении соответствуют ожиданиям пользователей на 64,3%:

- ППГ «Бавра» - 60,0 %;



- ППГ «Гогован» - 64,0 %;
- ППГ «Баграташен» - 60,0 %;
- ППГ «Агарак» - 73,0%.

Уровень сервиса, предоставляемого транспортными агентствами, требует улучшения в ППГ «Бавра» и «Баграташен» с точки зрения обеспечения оперативности, более качественного мониторинга и повышения компетенции сотрудников.

Качество и стандарты услуг страховых агентств в ППГ Армении в среднем представляются респондентам адекватными на 65,6%:

- ППГ «Бавра» - 45,0 %;
- ППГ «Гогован» - 72,0 %;
- ППГ «Баграташен» - 72,0 %;
- ППГ «Агарак» - 73,0%.

Ситуация срочно требует улучшения в ППГ «Бавра».

Качество и стандарты услуг санитарных и фитосанитарных агентств в ППГ Армении в среднем являются адекватными на 53,8%:

- ППГ «Бавра» - 35 %;
- ППГ «Гогован» - 64 %;
- ППГ «Баграташен» - 56 %;
- ППГ «Агарак» - 60%.

Соответствующие стандарты требуют срочного улучшения опять же в ППГ «Бавра» в целях соответствия потребностям рынка, необходимо внедрять более эффективные методы работы.

Пользователи удовлетворены работой экологических и радиологических агентств в ППГ Армении на 65%:

- ППГ «Бавра» - 60 %;
- ППГ «Гогован» - 75 %;
- ППГ «Баграташен» - 56 %;
- ППГ «Агарак» - 60%.

Экологическим и радиологическим агентства в ППГ «Баграташен» необходимо усовершенствовать свои услуги, и, в частности, пересмотреть свои системы контроля.



Качество подъездных дорог к пунктам пропуска пользователи удовлетворены, в среднем, на 62,3% по всем рассмотренным ППГ Армении:

- ППГ «Бавра» - 60 %;
- ППГ «Гогован» - 60 %;
- ППГ «Баграташен» - 56 %;
- ППГ «Агарак» - 73 %.

Качество подъездных дорог требует улучшения во всех ППГ, но, в первую очередь, в ППГ «Баграташен».

Показатель риска

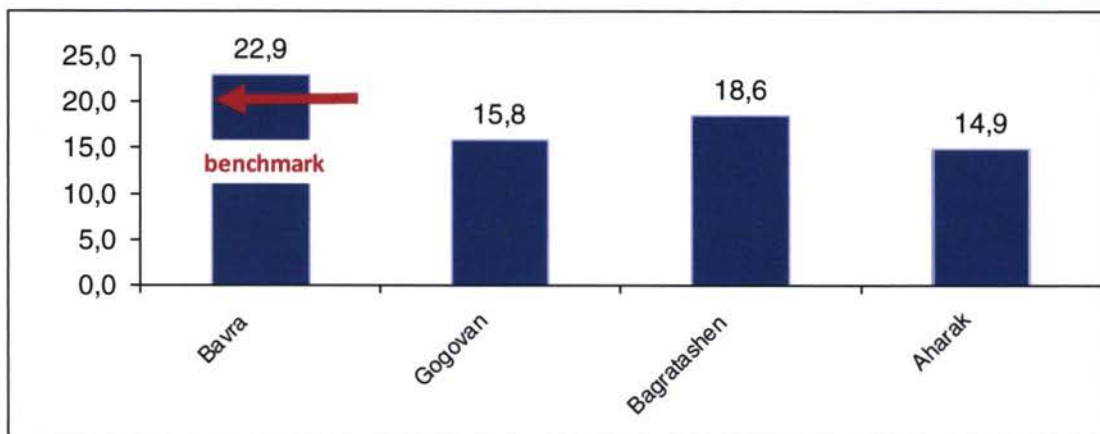


Рис. 11: Оценка показателей риска в ППГ Армении

Уровень риска утери груза в ППГ Армении составляет в среднем почти 60%:

- ППГ «Бавра» - 45,0 %;
- ППГ «Гогован» - 72,0 %;
- ППГ «Баграташен» - 56,0 %;
- ППГ «Агарак» - 67,0 %.

Меры, направленные на предотвращение потери грузов, должны быть приняты в ППГ «Гогован» и «Агарак», где уровень риска превышает среднее значение.

Уровень риска повреждения груза в ППГ Армении составляет в среднем 54,2%:

- ППГ «Бавра» - 50%;
- ППГ «Гогован» - 48%;



- ВСП «Bagratashen» - 52 %;
- ППГ «Агарак» - 67%.

ППГ «Агарак» необходимо уделить особое внимание проблемам повреждения груза и принять меры по снижению соответствующего риска.

Риск отказа в таможенном оформлении в ППГ Армении в процентном отношении составляет 49,3:

- ППГ «Бавра» - 30 %;
- ППГ «Гогован» - 64 %;
- ППГ «Баграташен» - 50 %;
- ППГ «Агарак» - 53 %.

Риск отказа в таможенном оформлении груза должен быть снижен в ППГ «Гогован».

Средний показатель предсказуемости процесса очистки и своевременной доставки грузов при прохождении через ППГ Армении составляет 60,3%:

- ППГ «Бавра» - 60 %;
- ППГ «Гогован» - 60 %;
- ППГ «Баграташен» - 68 %;
- ППГ «Агарак» - 53 %.

Самый низкий уровень предсказуемости процесса оформления и своевременной доставки грузов отмечен в ППГ «Агарак». В связи с этим, рекомендуется разработать и осуществить программу развития кадрового потенциала, охватывающую соответствующие области.

Средний показатель прозрачности процессов в ППГ Армении составляет 50,1%:

- ППГ «Бавра» - 50 %;
- ППГ «Гогован» - 52 %;
- ППГ «Баграташен» - 45 %;
- ППГ «Агарак» - 53 %.

Проблемы с прозрачностью имеют место во всех пунктах пропуска. Органы ППГ должны принять меры, направленные на повышение ответственности сотрудников и их приверженности принципам прозрачности в соответствии с лучшей международной практикой.



4.2 Азербайджан: Значения индексов для дорожных ППГ

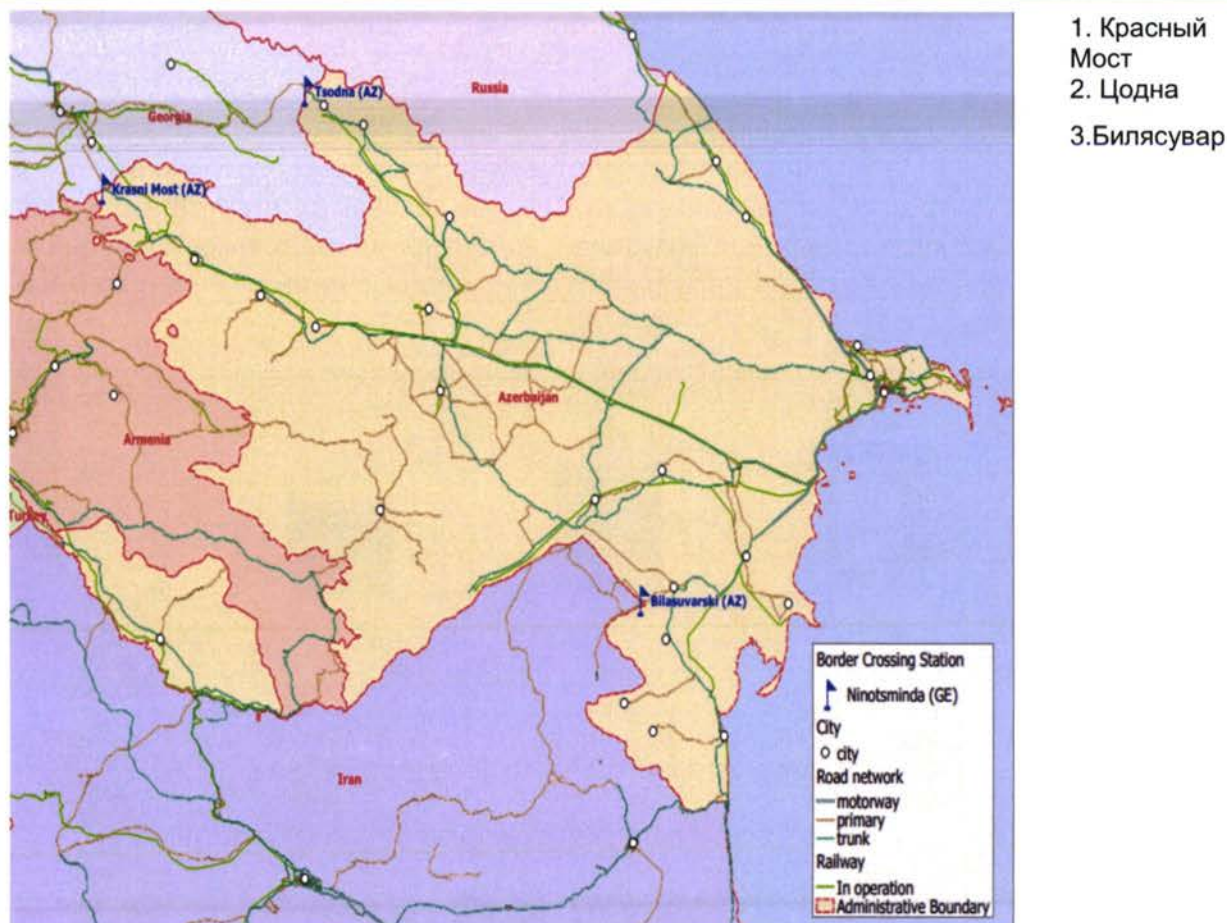


Рис. 12: Карта обследованных ППГ в Азербайджане.

Наилучшие показатели по итогам опроса показал ППГ «Красный Мост», который может рассматриваться в качестве эталона на агрегированном уровне. Этот пограничный переход может также служить эталоном с точки зрения показателей времени, таможенных процедур и рисков. ППГ «Билясувар» продемонстрировал наихудшие показатели, он отличается самой высокой стоимостью прохождения и наименее эффективными таможенными процедурами.

В марте 2014 года Грузия и Азербайджан подписали соглашение о системе обмена информацией по экспортно-импортным операциям на ППГ «Красный Мост». Был запущен пилотный проект по созданию единого таможенного поста. Тем не менее, несмотря на самые лучшие показатели среди исследованных ППГ в Азербайджане, пользователи отмечали явные узкие места на границе, в частности, задержки, случаи коррупции и т.д.



Для решения имеющихся проблем путем совершенствования нормативной базы для пограничных процедур было создано несколько подкомитетов. Однако разработка, принятие и реализация подзаконных актов, направленных на внедрение новых методов работы (например, электронной таможни и т.д.) представляет собой длительный и трудоемкий процесс, поскольку влечет за собой существенные изменения в существующей административной системе.

Этим можно объяснить, почему таможенные органы склонны рассматривать электронные процедуры в качестве дополнительного инструмента, который сосуществует с традиционными методами, но не заменяет их. Иными словами, агентствам может показаться, что они теряют контроль над ситуацией, когда они не выполняют физических проверок и когда им приходится иметь дело с электронными документами, а не с пачками бумажной документации.

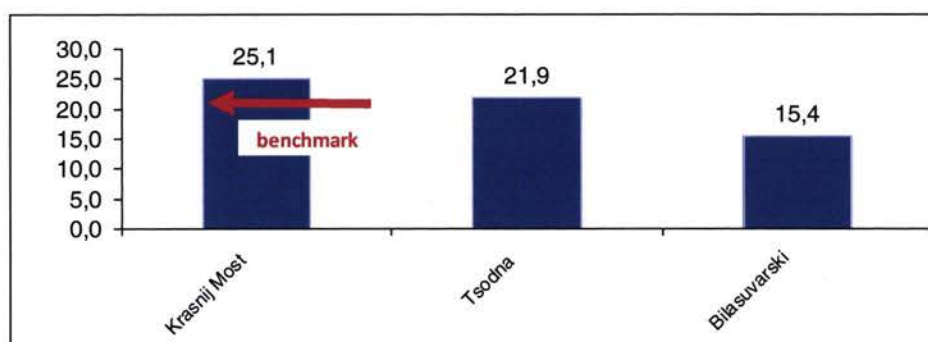


Рис. 13: Индекс эффективности (агрегированный) – ППГ Азербайджана

В отношении вопросов таможенного оформления пользователи отмечают следующее:

- Экспедиторы и поставщики логистических услуг не в состоянии выполнить самостоятельно все формальности. Зачастую они поручают выполнение некоторых функций лицензированным брокерам, что приводит к увеличению затрат (по имеющимся сообщениям, 215 азербайджанских манатов за декларацию);
- Процесс довольно длительный, особенно, в случае товаров двойного назначения;
- Гарантийное обеспечение может быть предоставлено только для одной импортной операции, и не может быть пополнено или распространено на несколько импортных операций и на другие платежи, такие как штрафы и сборы за нестандартные услуги (ветеринарный контроль и т.д.). Соответственно, все формальности таможенного оформления должны быть выполнены по каждой отдельной сделке, даже если речь идет о категории товаров, которые уже прошли оформление.



Показатель времени

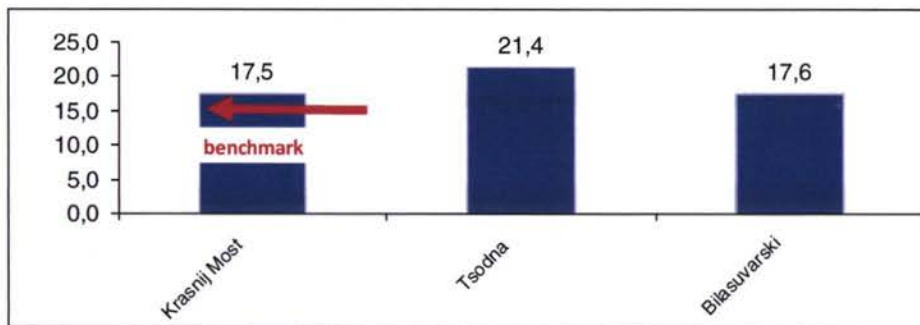


Рис. 14: Оценки показателей времени в ППГ Азербайджана

Согласно данным опроса, ППГ «Красный Мост» на границе с Грузией является эталоном в отношении времени. Суб-показатель времени, отражающий временные затраты на подготовку документов, демонстрирует, что минимальное время подготовки документов составляет 3 часа, а максимальное - 48 часов.

Пограничные переходы ТРАСЕКА «Красный Мост», «Цодна», «Билясувар», согласно полученным данным, показывают сходные показатели минимального времени выпуска, однако максимальное время выпуска может почти на 60% превышать эталонный показатель. Показатели по отдельным ППГ варьируются следующим образом:

- от 5 до 30 часов в ППГ «Красный Мост»
- от 3 до 48 часов в ППГ «Цодна»
- от 5 до 34 часов в ППГ «Билясувар».

Среднее время подготовки документов варьируется незначительно. Лучший показатель демонстрирует ППГ «Цодна», где среднее время подготовки документов составляет 13,9 часов, в то время как среднее время в ППГ «Красный Мост» составляет 14,8 часов, а в ППГ «Билясувар» - 16,1 часов.

Время ожидания перед пограничным контролем, по сообщениям пользователей, составляло минимум 2 часа и максимум 32 часа. Данные по отдельным ППГ:

- ППГ «Красный Мост» - от 2 до 32 часов;
- ППГ «Цодна» - от 2 до 32 часов;
- ППГ «Билясувар» - от 2 до 28 часов;

Среднее время ожидания до контроля на границе почти аналогично для всех рассматриваемых ППГ: в ППГ «Билясувар» оно составляет 11,2 часа, в ППГ «Красный Мост» - 12,4 часов, а в ППГ «Цодна» - 12,3 часа. Имеется потенциал для сокращения максимального времени ожидания. Это относится ко всем обследованным пунктам пропуска в стране.



Время, затраченное на прохождение процедур контроля на ППГ Азербайджана, варьируется от 12 минут до 4 часов. По сообщениям пользователей, в отдельных ППГ этот показатель варьируется следующим образом:

- ППГ «Красный Мост» - от 30 минут до 4 часов;
- ППГ «Цодна» - от 12 минут до 4 часов;
- ППГ «Билясувар» - от 30 минут до 4 часов;

Во всех пунктах пересечения границы необходимо оптимизировать процедуры контроля, а также сократить разницу между минимальным и максимальным временем прохождения контрольных процедур.

Показатель стоимости

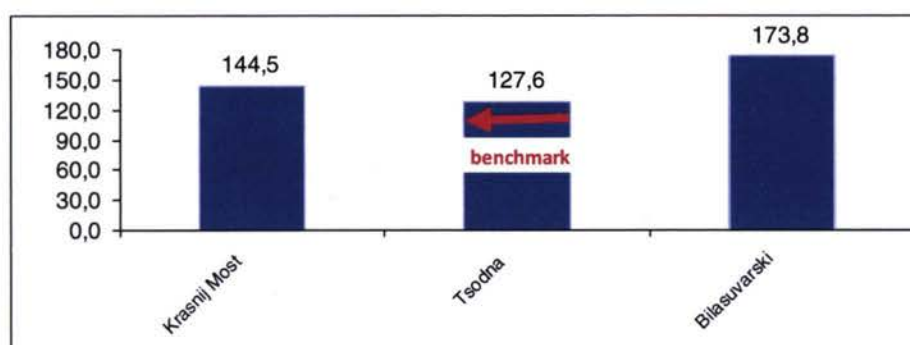


Рис. 15: Оценки показателя стоимости в ППГ Азербайджана

Индекс стоимости рассчитывается на основе данных о формальных и неформальных платежах. Официальные платежи в ППГ Азербайджана варьируются от 10 евро до 300 евро за одну поездку. Такая разница связана с различными категориями грузов, сборами, применяемыми к отдельным видам грузов, стоимостью стоянок (хотя она, согласно полученной информации, одинакова во всех ППГ). Дорожные штрафы, взимаемые на границе, не рассматриваются в качестве официальных платежей в данном исследовании.

Неофициальные платежи, возникающие при прохождении пунктов пропуска в Азербайджане, составляют, согласно сообщениям пользователей, от 5 евро до 250 евро за одну поездку. По результатам опроса, величина таких платежей распределяется между отдельными обследованными ППГ следующим образом:

- ППГ «Красный Мост» - от 10,0 до 200,0 евро;
- ППГ «Цодна» - от 5,0 до 200,0 евро;
- ППГ «Билясувар» - от 10,0 до 250 евро.

Наилучший показатель продемонстрировал ППГ «Цодна» (33,1 евро за одну поездку). Средняя стоимость в ППГ «Красный Мост» составила 68,8 евро, в ППГ «Билясувар» - 76,3



евро за одну поездку. Респонденты сообщили о систематическом возникновении неформальных платежей, в среднем, в 65% всех поездок:

- ППГ «Красный Мост» - 75 %;
- ППГ «Цодна» - 40 %;
- ППГ «Билясувар» - 80 %.

В ППГ «Билясувар» и «Красный Мост» необходимо принять дополнительные антикоррупционные меры.

Показатель таможенных процедур

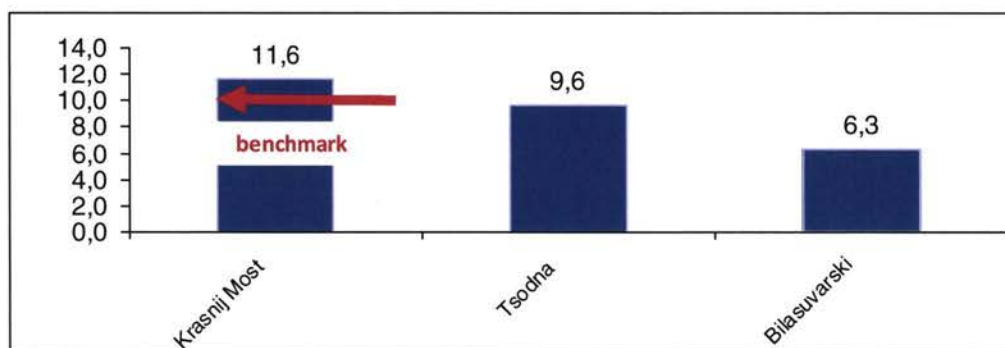


Рис. 16: Оценки показателя таможенных процедур в ППГ Азербайджана

В среднем, в 24,4% поездок грузы подвергаются физическому досмотру. По итогам сравнения отдельных ППГ были выявлены сходные результаты, распределившиеся следующим образом:

- ППГ «Красный Мост» - 28,3 %;
- ППГ «Цодна» - 25,0 %;
- ППГ «Билясувар» - 20,0 %.

Несмотря на то, что онлайн обработка документов в Азербайджане возможна, такая процедура, как сообщается, лишь частично применяется в действительности. Онлайн-обработка сопроводительных документов, согласно полученным данным, применяется в среднем в 61% случаев.

- ППГ «Красный Мост» - 75 %;
- ППГ «Цодна» - 60 %;
- ППГ «Билясувар» - 50 %.

Электронная подача таможенной декларации имела место только в 55% случаев. Большинство респондентов (75 %) использовали онлайн-форму при пересечении границы в



ППГ «Билясувар». Что касается остальных пунктов пропуска, декларации в электронном виде подавались лишь в 40-50 % случаев:

- ППГ «Красный Мост» - 50 %;
- ППГ «Цодна» - 40 %.

В ППГ Азербайджана имеется потенциал для оптимизации с точки зрения внедрения и расширения возможностей линии апелляций. Исследование показывает, что лишь в 45% всех случаев существует возможность для апелляции:

- ППГ «Красный Мост» - 25 %;
- ППГ «Цодна» - 60 %;
- ППГ «Билясувар» - 50 %.

ППГ «Красный Мост» следует уделить особое внимание этой проблеме.

Пользователи коридора также отмечают значительную степень дублирования функций между пограничными агентствами при проверке грузов. В 61,7 % всех случаев пользователи на практике испытали дублирование при осуществлении процедур контроля. Приведенные ниже результаты демонстрируют необходимость решения проблемы дублирования:

- ППГ «Красный Мост» - 50 %;
- ППГ «Цодна» - 60 %;
- ППГ «Билясувар» - 75 %.

Показатель эффективности процессов оформления

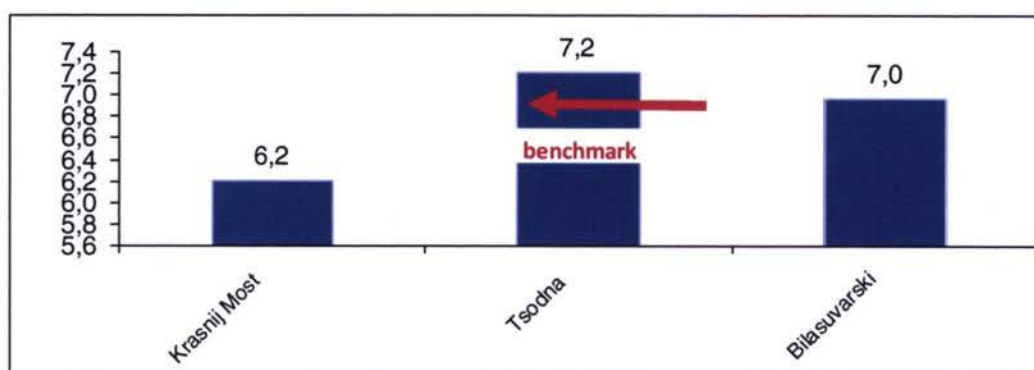


Рис. 17: Оценки показателя эффективности процессов оформления в ППГ Азербайджана

Показатель адекватности числа полос движения в ППГ Азербайджана в среднем составил 66,1%:

- ППГ «Красный Мост» - 75 %;



- ППГ «Цодна» - 70 %;
- ППГ «Билясувар» - 53 %;

Согласно сообщениям респондентов, число действующих полос движения в ППГ «Билясувар» недостаточно и требует расширения.

Показатель адекватности зон обработки и досмотра в ППГ Азербайджана в среднем составил 70%:

- ППГ «Красный Мост» - 45 %;
- ППГ «Цодна» - 85 %;
- ППГ «Билясувар» - 80 %.

В ППГ «Красный Мост» необходимо оптимизировать использование зон досмотра и расширить их в целях удовлетворения рыночного спроса.

Степень удовлетворенности пользователей ресурсами физического контроля транспортных средств в ППГ Азербайджана составляет 55 %:

- ППГ «Красный Мост» - 55 %;
- ППГ «Цодна» - 50 %;
- ППГ «Билясувар» - 60 %.

Все ППГ демонстрируют сходные показатели в данной области, и везде ресурсы физического контроля транспортных средств требуют улучшения.

Эффективность персонала в ППГ Азербайджана оценивается в среднем на уровне 48,4%:

- ППГ «Красный Мост» - 40 %;
- ППГ «Цодна» - 52 %;
- ППГ «Билясувар» - 53 %.

В связи с этим рекомендуется принять меры по развитию кадрового потенциала и организовать повышение квалификации сотрудников с целью повышения общей эффективности. Кроме того, рекомендуется разработать систему управления человеческими ресурсами, включая меры по мотивации и повышению удовлетворенности работников и проведение поведенческих тренингов, на всех пунктах пропуска.

Компетентность сотрудников ППГ Азербайджана в среднем оценивается на уровне 60,8%:

- ППГ «Красный Мост» - 65 %;
- ППГ «Цодна» - 64 %;



- ППГ «Билясувар» - 53 %;

ППГ «Билясувар» получил самые низкие оценки в отношении компетентности сотрудников. В этой связи для данного пункта пропуска необходимо разработать комплексную программу повышения квалификации персонала. Кроме того, в целях повышения общей эффективности работы сотрудников могут потребоваться новые методы найма персонала.

Качество и стандарты работы транспортных агентств в ППГ Азербайджана в среднем были оценены респондентами на уровне 63,8 %:

- ППГ «Красный Мост» - 60 %;
- ППГ «Цодна» - 64 %;
- ППГ «Билясувар» - 67 %.

Уровень услуг соответствующих транспортных агентств в ППГ «Красный Мост» должен быть повышен в целях обеспечения оперативности, улучшения мониторинга и эффективности затрат.

Качество и стандарты работы страховых агентств в ППГ Азербайджана соответствуют ожиданиям пользователей в среднем на 55,9 %:

- ППГ «Красный Мост» - 45 %;
- ППГ «Цодна» - 56 %;
- ППГ «Билясувар» - 67 %.

В особенности в ППГ «Красный Мост» качество и стандарты работы страховых агентств требуют улучшения.

Средний уровень адекватности качества и стандартов работы санитарных и фитосанитарных агентств в ППГ Азербайджана составляет 49,0%:

- ППГ «Красный Мост» - 35 %;
- ППГ «Цодна» - 52 %;
- ППГ «Билясувар» - 60 %.

Качество и стандарты работы санитарных и фитосанитарных агентств требуют улучшения в ППГ «Красный Мост». Необходимо внедрять усовершенствованные механизмы и практики контроля качества.

Качество и стандарты работы экологических и радиологических агентств в ППГ Азербайджана представляются респондентам адекватными в среднем на 65%:

- ППГ «Красный Мост» - 60 %;



- ППГ «Цодна» - 75 %;
- ППГ «Билясувар» - 60 %.

Экологические и радиологические агентства в ППГ «Красный Мост» и «Билясувар» должны повысить качество своих услуг, в частности, пересмотрев соответствующие системы контроля.

Качество подъездных дорог к ППГ Азербайджана соответствует ожиданиям пользователей на уровне 57,8 %:

- ППГ «Красный Мост» - 60 %;
- ППГ «Цодна» - 60 %;
- ППГ «Билясувар» - 53 %.

Качество дорожного доступа требует улучшения во всех ППГ.

Показатель риска

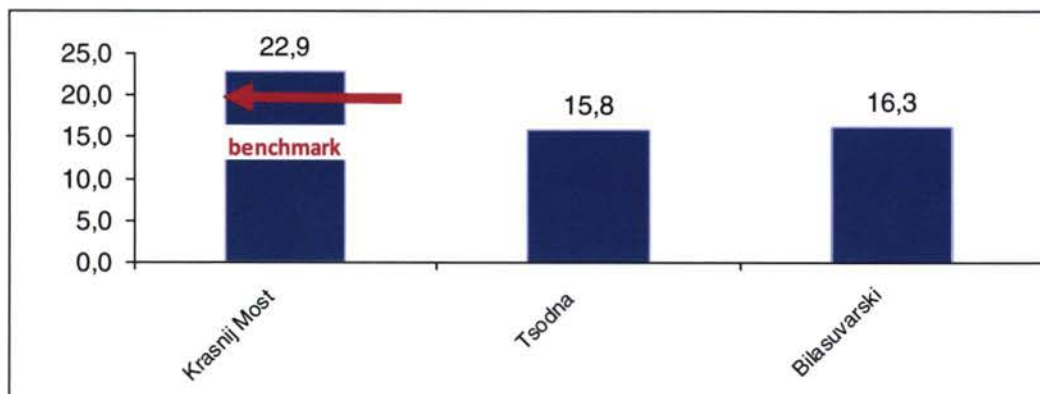


Рис. 18: Оценки показателя риска в ППГ Азербайджана

Риск потери груза в ППГ Азербайджана составляет в среднем 61,2%:

- ППГ «Красный Мост» - 45 %;
- ППГ «Цодна» - 72 %;
- ППГ «Билясувар» - 66.7 %.

ППГ «Цодна» необходимо принять меры по предотвращению потери груза.

Средний уровень риска повреждения груза в ППГ Азербайджана составляет 48,2%:

- ППГ «Красный Мост» - 50 %;
- ППГ «Цодна» - 48 %;



- ППГ «Билясувар» - 46.7 %.

ППГ «Красный Мост» следует уделить особое внимание проблеме риска повреждения грузов.

Средний процент отказов в таможенном оформлении в ППГ Азербайджана составляет 46,9%:

- ППГ «Красный Мост» - 30 %;
- ППГ «Цодна» - 64 %;
- ППГ «Билясувар» - 46,7 %.

В целях снижения риска отказов в таможенном оформлении в ППГ «Цодна» необходимо организовать систему предварительного контроля.

Средний уровень предсказуемости процесса оформления и своевременной доставки грузов для ППГ Азербайджана составляет 60,0%. Необходимо сосредоточить усилия на повышении квалификации соответствующих сотрудников.

Средний уровень оценки прозрачности процессов в ППГ Азербайджана составил 47,3%:

- ППГ «Красный Мост» - 50 %;
- ППГ «Цодна» - 52 %;
- ППГ «Билясувар» - 40 %.

Проблемам прозрачности необходимо уделить особое внимание в ППГ «Билясувар». Руководство ППГ должно принять меры, направленные на повышение ответственности сотрудников и их приверженность принципам прозрачности в соответствии с лучшей международной практикой.



4.3 Беларусь: Значения индексов для дорожных ППГ

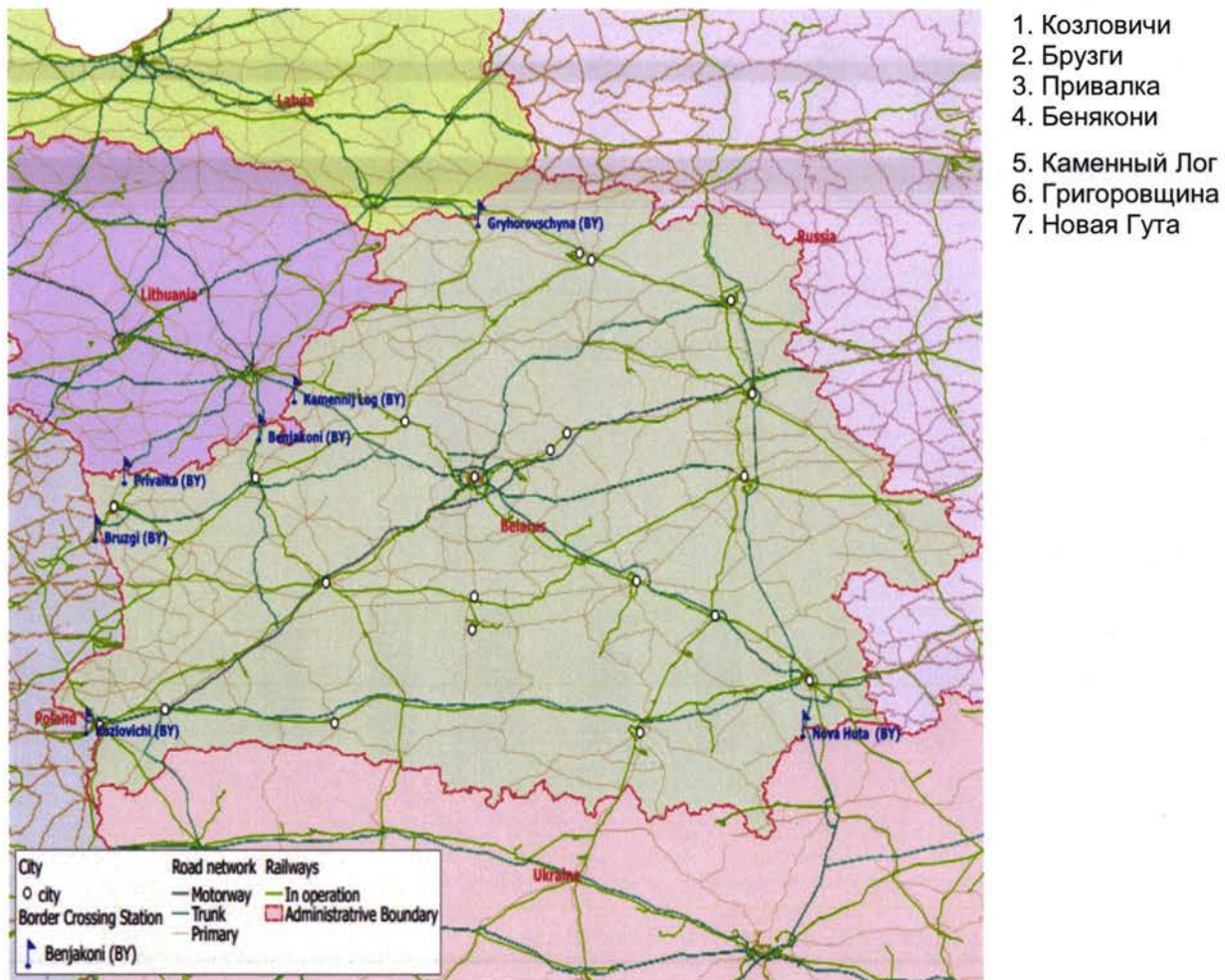


Рис. 19: Карта обследованных ППГ в Беларуси

ППГ «Новая Гута» получила наивысший рейтинг в Беларуси и рассматривается в качестве эталона на агрегированном уровне. Этот пограничный пункт также является эталоном с точки зрения уровня рисков. ППГ «Каменный Лог» получил наихудшие оценки в связи с самыми высокими затратами при пересечении границы.

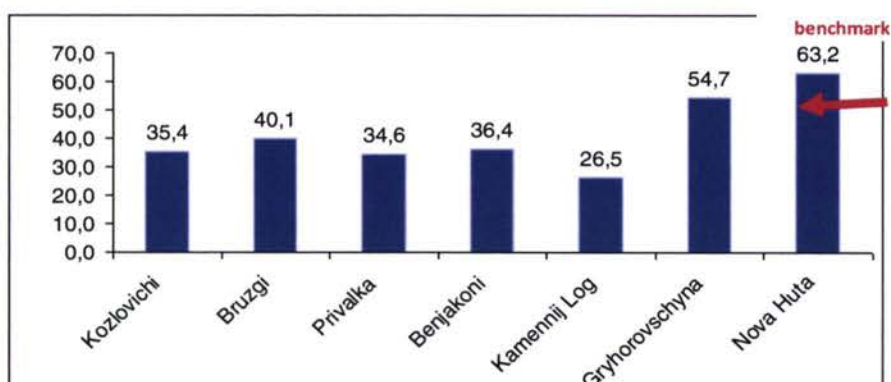


Рис. 20: Индекс эффективности пересечения границ (агрегированный) – ППГ Беларуси

Показатель времени

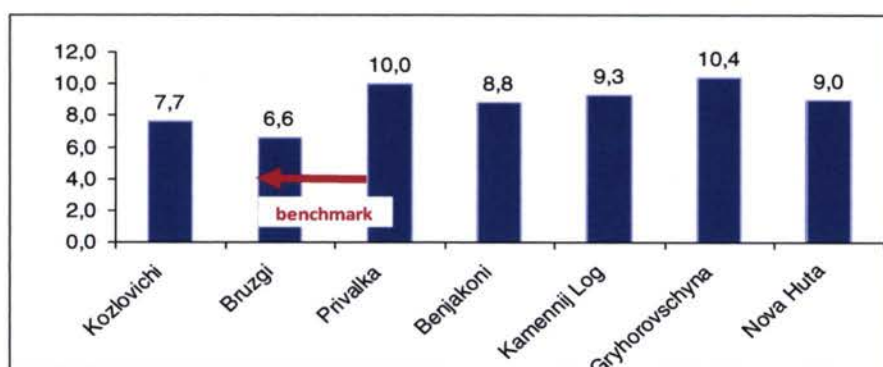


Рис. 21: Оценки показателя времени в ППГ Беларуси

ППГ «Брузги» на границе с Польшей можно считать эталоном по показателю времени. По итогам анализа суб-показателя времени, затрачиваемого на подготовку документов, его минимальное значение составило 20 минут, но может достигать максимум 24 часов. Диапазон минимального времени подготовки документов составляет от 20 минут до 2 часов, а максимального - от 13 до 24 часов. Эти показатели варьируются на различных ППГ следующим образом:

- от 1 до 15 часов в ППГ «Козловичи»
- от 2 до 13 часов в ППГ «Брузги»
- от 30 минут до 24 часов в ППГ «Привалка»
- от 1 до 24 часов в ППГ «Бенякони»
- от 20 минут до 20 часов в ППГ «Каменный Лог»
- от 2 до 22 часов ППГ «Григоровщина»



- от 30 минут до 16 часов ППГ «Новая Гута»

Лучшим ППГ с точки зрения времени, затрачиваемого на подготовку документов, стал ППГ «Брузги» со средним показателем 5,7 часов, в то время как среднее время в ППГ «Козловичи» составляет 5,9 часов, в ППГ «Привалка» - 6,6 часов, в ППГ «Бенякони» - 8,0 часов, в ППГ «Каменный Лог» – 6,7 часов, в ППГ «Григоровщина» – 10,3 часов, в ППГ «Новая Гута» – 5,9 часов.

Ожидание перед пограничным контролем составляет, по сообщениям пользователей, минимум 18 минут, максимум – 14 часов. Показатели по отдельным ППГ:

- ППГ «Козловичи» - от 30 минут до 12 часов;
- ППГ «Брузги» - от 18 минут до 10 часов;
- ППГ «Привалка» - от 30 минут до 12 часов;
- ППГ «Бенякони» - от 1 часа до 7 часов.
- ППГ «Каменный Лог» - от 30 минут до 12 часов.
- ППГ «Григоровщина» - от 1 часа до 13 часов.
- ППГ «Новая Гута» - от 30 минут до 14 часов.

Лучшую оценку с точки зрения среднего времени ожидания перед пограничным контролем получил ППГ «Брузги» с показателем 2,8 часов, в то время как среднее время ожидания в ППГ «Козловичи» составило 4,0 часа, в ППГ «Привалка» - 4,6 часов, в ППГ «Бенякони» - 3,7 часов, в ППГ «Каменный Лог» - 4,4 часов, в ППГ «Григоровщина» - 4,8 часов, а в ППГ «Новая Гута» - 5,2 часов.

Это зависит от дорожной ситуации в точке прибытия, а также организации управления и контроля за движением на приграничной территории. Диапазон показателей времени ожидания довольно широк, и это оказывает влияние на предсказуемость времени в пути. Некоторые пункты пересечения границы имеют адекватные показатели минимального времени, затрачиваемого на контроль, однако демонстрируют потенциал уменьшения максимального времени ожидания. Это касается большинства обследованных ППГ.

Время, необходимое на выполнение контрольных процедур, варьируется в различных ППГ Беларуси от 12 минут до 4 часов. Пользователи называют следующие показатели:

- ППГ «Козловичи» - от 12 минут до 2 часов;
- ППГ «Брузги» - от 12 минут до 3 часов;
- ППГ «Привалка» - от 30 минут до 3 часов;
- ППГ «Бенякони» - от 30 минут до 2,5 часов.
- ППГ «Каменный Лог» - от 20 минут до 3 часов.



- ППГ «Григоровщина» - от 1 часа до 4 часов.
- ППГ «Новая Гута» - от 30 минут до 3,5 часов.

Лучшие показатели среднего времени осуществления контроля были отмечены в ППГ «Козловичи» и «Брузги» - 1,1 часов, в то время как в ППГ «Привалка» соответствующий показатель составил 1,4 часов, в ППГ «Бенякони» – 1,2 часов, в ППГ «Каменный Лог» – 1,6 часов, в ППГ «Григоровщина» – 2 часа, а в ППГ «Новая Гута» – 2 часа.

ППГ «Григоровщина» необходимо обратить особое внимание на показатель времени, затрачиваемого на контроль, и сократить разницу между минимальным и максимальным временем.

Показатель стоимости

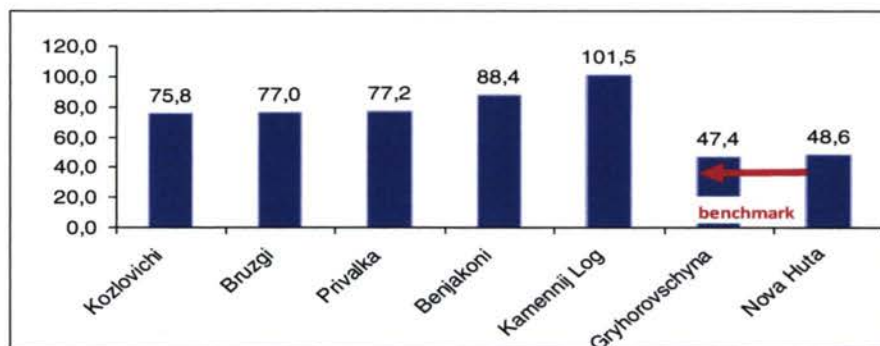


Рис. 22: Оценка показателя стоимости в ППГ Беларуси

Индекс стоимости рассчитывается на основе данных о формальных и неформальных платежах. Официальные платежи в ППГ Беларуси варьируются от 3 до 70 евро за одну поездку. Такая разница связана с различными категориями груза, сборами, применяемыми к различным видам груза, стоимостью стоянки и т.д. Дорожные штрафы, взимаемые на границе, не рассматриваются в качестве официальных платежей в данном исследовании.

- ППГ «Козловичи» - от 5 до 50 евро;
- ППГ «Брузги» - от 5 до 66 евро;
- ППГ «Привалка» - от 5 до 50 евро;
- ППГ «Бенякони» - от 3 до 65 евро;
- ППГ «Каменный Лог» - от 3 до 70 евро;
- ППГ «Григоровщина» - от 2 до 60 евро;
- ППГ «Новая Гута» - от 2 до 48 евро.

Лучшую оценку с точки зрения среднего размера официальных платежей получил ППГ «Григоровщина» с 11,3 евро за одну поездку, в ППГ «Козловичи» этот показатель



составляет 16,4 евро, в ППГ «Брузги» – 20,9 евро, в ППГ «Привалка» – 18,6 евро, в ППГ «Бенякони» – 17,6 евро, в ППГ «Каменный Лог» – 17,2 евро, в ППГ «Новая Гута» - 13,8 евро за одну поездку.

Согласно полученным данным, размер неформальных платежей в ППГ Беларуси варьируется от 0 евро до 220 евро за одну поездку:

- ППГ «Козловичи» - от 0,0 до 160,0 евро;
- ППГ «Брузги» - от 0,0 до 200,0 евро;
- ППГ «Привалка» - от 2,0 до 180,0 евро;
- ППГ «Бенякони» - от 2,0 до 200,0 евро;
- ППГ «Каменный Лог» - от 7,0 до 220,0 евро;
- ППГ «Григоровщина» - EUR 2,0 до 100,0 евро;
- ППГ «Новая Гута» - от 2,0 до 100,0 евро.

Наилучшую оценку с точки зрения неформальных платежей получил ППГ «Григоровщина» со средним показателем 18,5 евро за одну поездку. Средний размер неформальных платежей в ППГ «Козловичи» составляет 45,6 евро, в ППГ «Брузги» – 30,7 евро, в ППГ «Привалка» – 30,6 евро, в ППГ «Бенякони» – 42,1 евро, в ППГ «Каменный Лог» – 64,5 евро, в ППГ «Новая Гута» – 33,4 евро за одну поездку.

Респонденты отмечают систематическое возникновение неформальных платежей (67,3%). По отдельным ППГ этот показатель варьируется следующим образом:

- ППГ «Козловичи» - 75,0 %;
- ППГ «Брузги» - 50,0 %;
- ППГ «Привалка» - 75,0 %;
- ППГ «Бенякони» - 71,4 %;
- ППГ «Каменный Лог» - 72,7 %;
- ППГ «Григоровщина» - 66,7 %;
- ППГ «Новая Гута» - 60,0 %.

В ППГ «Козловичи», «Привалка», «Каменный Лог» необходимо принять дополнительные антикоррупционные меры.



Показатель таможенных процедур

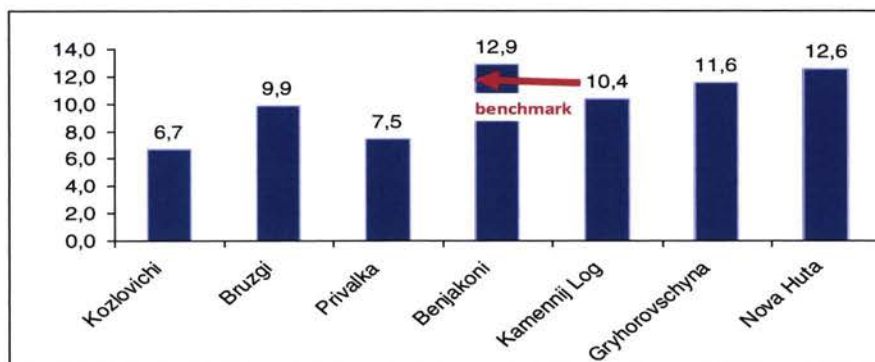


Рис. 23: Оценки показателя таможенных процедур в ППГ Беларуси

Согласно результатам опроса, в среднем в 49,7 % поездок требовалось проходить физический досмотр. Сравнение показателей по отдельным пунктам пропуска дает сходные результаты.

Средний показатель физического досмотра в различных ППГ Беларуси выглядит следующим образом:

- ППГ «Козловичи» - 38,8%;
- ППГ «Брузги» - 40,0%;
- ППГ «Привалка» - 55,0%;
- ППГ «Бенякони» - 48,6%;
- ППГ «Каменный Лог» - 40,5%;
- ППГ «Григоровщина» - 62,5%;
- ППГ «Новая Гута» - 62,5%.

Несмотря на то, что онлайн обработка документов в Беларуси возможна, такая процедура, как сообщается, лишь частично реализована и применяется в действительности. Онлайн-обработка сопроводительных документов, согласно полученным данным, применяется в среднем в 64,5% случаев. Данные по отдельным ППГ выглядят следующим образом:

- ППГ «Козловичи» - 71,4 %;
- ППГ «Брузги» - 50,0 %;
- ППГ «Привалка» - 75,0 %;
- ППГ «Бенякони» - 75,0 %;
- ППГ «Каменный Лог» - 60,0 %;



- ППГ «Григоровщина» - 60,0 %;
- ППГ «Новая Гута» - 60,0 %.

Электронная подача таможенной декларации применялась лишь в 57,4 % случаев. Большинство респондентов осуществляли подачу декларации в электронной форме при пересечении ППГ «Новая Гута» (80 %) и «Привалка» (75 %). Что касается остальных ППГ, там декларации в электронной форме подавались лишь 40-60 % случаев:

- ППГ «Козловичи» - 57,1 %;
- ППГ «Брузги» - 40,0 %;
- ППГ «Бенякони» - 50,0 %;
- ППГ «Каменный Лог» - 40,0 %;
- ППГ «Григоровщина» - 60,0 %

В сфере улучшения организации и расширения возможностей процессов апелляции в ППГ Беларуси имеется существенный потенциал. По сообщениям пользователей, в среднем только в 37,8% случаев апелляция была возможна:

- ППГ «Козловичи» - 14,3 %;
- ППГ «Брузги» - 60 %;
- ППГ «Привалка» - 25 %;
- ППГ «Бенякони» - 25 %;
- ППГ «Каменный Лог» - 60 %;
- ППГ «Григоровщина» - 40 %;
- ППГ «Новая Гута» - 40 %.

ППГ «Козловичи», «Привалка» и «Бенякони» должны обратить внимание на эту проблему в целях удовлетворения потребностей транспортной отрасли.

Пользователи также отмечают высокую степень дублирования функций контроля грузов между пограничными агентствами. В среднем, в 62,3 % случаев респонденты отмечали дублирование процессов контроля. Представленные ниже результаты демонстрируют необходимость решения проблемы дублирования функций:

- ППГ «Козловичи» - 71,4 %;
- ППГ «Брузги» - 60 %;
- ППГ «Привалка» - 75 %;



- ППГ «Бенякони» - 50 %;
- ППГ «Каменный Лог» - 60 %;
- ППГ «Григоровщина» - 60 %;
- ППГ «Новая Гута» - 60 %.

Показатель эффективности процесса оформления

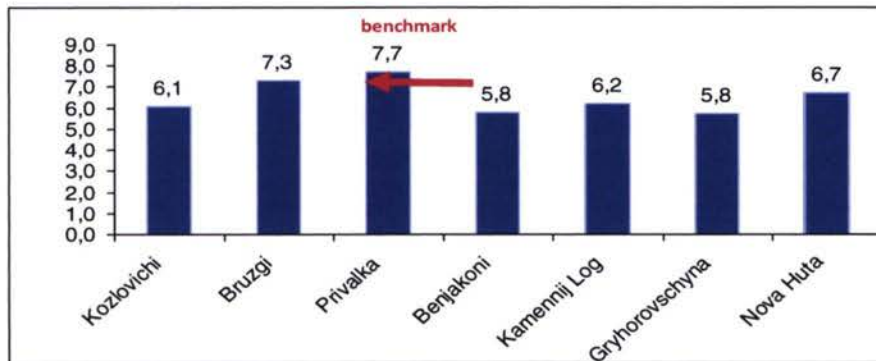


Рис. 24: Оценки показателя эффективности процесса оформления в ППГ Беларуси

Адекватность числа полос движения в ППГ Беларуси в среднем была оценена на уровне 57,7 %:

- ППГ «Козловичи» - 69 %;
- ППГ «Брузги» - 70 %;
- ППГ «Привалка» - 52 %;
- ППГ «Бенякони» - 43 %;
- ППГ «Каменный Лог» - 53 %;
- ППГ «Григоровщина» - 52 %;
- ППГ «Новая Гута» - 64 %.

В ППГ «Бенякони», «Привалка», «Григоровщина», «Каменный Лог», по сообщениям респондентом, число функционирующих полос движения недостаточно и требует увеличения.

Средний показатель адекватности размеров зон обработки и проверки в ППГ Беларуси составляет 57,8%:

- ППГ «Козловичи» - 47 %;



- ППГ «Брузги» - 73 %;
- ППГ «Привалка» - 72 %;
- ППГ «Бенякони» - 37 %;
- ППГ «Каменный Лог» - 60 %;
- ППГ «Григоровщина» - 52 %;
- ППГ «Новая Гута» - 64%.

В ППГ «Бенякони» и «Козловичи» необходимо расширить зону досмотра, чтобы упростить проверки грузовых автомобилей и повысить пропускную способность.

Уровень адекватности ресурсов для осуществления физического контроля транспортных средств в ППГ Беларуси в среднем составляет 60,3 %:

- ППГ «Козловичи» - 58 %;
- ППГ «Брузги» - 57 %;
- ППГ «Привалка» - 80 %;
- ППГ «Бенякони» - 54 %;
- ППГ «Каменный Лог» - 51 %;
- ППГ «Григоровщина» - 50 %;
- ППГ «Новая Гута» - 72 %.

В ППГ «Григоровщина» и «Каменный Лог» ресурсы, обеспечивающие физические проверки транспортных средств, должны быть усовершенствованы в первую очередь, по сравнению с другими ППГ.

Эффективность персонала в ППГ Беларуси оценивается на уровне 57,6 %:

- ППГ «Козловичи» - 44 %;
- ППГ «Брузги» - 57 %;
- ППГ «Привалка» - 68 %;
- ППГ «Бенякони» - 43 %;
- ППГ «Каменный Лог» - 58 %;
- ППГ «Григоровщина» - 64 %;
- ППГ «Новая Гута» - 68 %.



Респонденты отмечают низкую эффективность во всех ППГ. Особенно это касается ППГ «Бенякони» и «Козловичи». В связи с этим рекомендуется принять меры по развитию кадрового потенциала и организовать повышение квалификации сотрудников с целью повышения общей эффективности. Кроме того, рекомендуется разработать систему управления человеческими ресурсами, включая меры по мотивации и повышению удовлетворенности работников и проведение поведенческих тренингов.

Компетентность сотрудников в ППГ Беларуси оценивается на уровне 53,7 %:

- ППГ «Козловичи» - 56 %;
- ППГ «Брузги» - 63 %;
- ППГ «Привалка» - 72 %;
- ППГ «Бенякони» - 53 %;
- ППГ «Каменный Лог» - 44 %;
- ППГ «Григоровщина» - 40 %;
- ППГ «Новая Гута» - 48 %.

ППГ «Григоровщина» и «Каменный Лог» получили самые низкие оценки с точки зрения восприятия компетентности персонала. Необходимо разработать комплексную программу повышения квалификации персонала. Кроме того, в целях повышения общей эффективности работы сотрудников могут потребоваться новые методы найма персонала.

Качество и стандарты работы транспортных агентств в ППГ Беларуси оцениваются пользователями на уровне 59 %:

- ППГ «Козловичи» - 56 %;
- ППГ «Брузги» - 60 %;
- ППГ «Привалка» - 64 %;
- ППГ «Бенякони» - 71 %;
- ППГ «Каменный Лог» - 53 %;
- ППГ «Григоровщина» - 57 %;
- ППГ «Новая Гута» - 52 %.

Меры по повышению уровня сервиса транспортных агентств должны быть срочно приняты в ППГ «Новая Гута» и «Каменный Лог».

Качество и стандарты работы страховых агентств в ППГ Беларуси оцениваются на уровне 61,8 %:



- ППГ «Козловичи» - 58 %;
- ППГ «Брузги» - 71 %;
- ППГ «Привалка» - 84 %;
- ППГ «Бенякони» - 53 %;
- ППГ «Каменный Лог» - 70 %;
- ППГ «Григоровщина» - 52 %;
- ППГ «Новая Гута» - 44 %.

В ППГ «Новая Гута», «Григоровщина» и «Бенякони» качество и стандарты работы страховых агентств должны быть повышены, особенно, с точки зрения сокращения рисков при транспортировке.

Средний уровень качества и стандартов работы санитарных и фитосанитарных агентств в ППГ Беларуси составил 51,3 %:

- ППГ «Козловичи» - 38.0 %;
- ППГ «Брузги» - 60.0 %;
- ППГ «Привалка» - 60.0 %;
- ППГ «Бенякони» - 53.0 %;
- ППГ «Каменный Лог» - 48.0 %;
- ППГ «Григоровщина» - 48.0 %;
- ППГ «Новая Гута» - 52.0 %.

Качество и стандарты работы санитарных и фитосанитарных агентств должны быть повышены в ППГ «Козловичи», «Каменный Лог» и «Григоровщина», необходимо внедрять улучшенные методы контроля качества.

Качество и стандарты работы экологических и радиологических агентств в ППГ Беларуси были оценены на уровне 55,4%:

- ППГ «Козловичи» - 49%;
- ППГ «Брузги» - 67%;
- ППГ «Привалка» - 60%;
- ППГ «Бенякони» - 50%;
- ППГ «Каменный Лог» - 46%;



- ППГ «Григоровщина» - 52%;
- ППГ «Новая Гута» - 64%.

ППГ «Каменный Лог» и «Козловичи» должны повысить уровень услуг экологических и радиологических агентств, в частности, пересмотреть соответствующие системы контроля.

Средний уровень удовлетворенности качеством подъездных дорог к ППГ Беларуси составил 52,9 %:

- ППГ «Козловичи» - 58 %;
- ППГ «Брузги» - 60 %;
- ППГ «Привалка» - 60 %;
- ППГ «Бенякони» - 46 %;
- ППГ «Каменный Лог» - 58 %;
- ППГ «Григоровщина» - 33 %;
- ППГ «Новая Гута» - 56 %.

Качество подъездных дорог должно быть улучшено в ППГ «Григоровщина» и «Бенякони».

Показатель риска

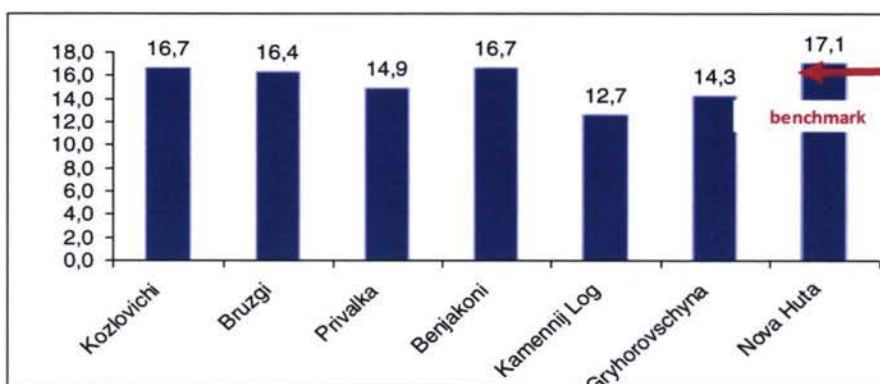


Рис. 25 Оценки показателя риска в ППГ Беларуси

Уровень риска потери грузов в ППГ Беларуси оценивается в 55,1%:

- ППГ «Козловичи» - 52 %;
- ППГ «Брузги» - 68.6 %;
- ППГ «Привалка» - 76 %;



- ППГ «Бенякони» - 46.7 %;
- ППГ «Каменный Лог» - 45 %;
- ППГ «Григоровщина» - 53.3 %;
- ППГ «Новая Гута» - 44 %.

Меры, направленные на предотвращение потерь грузов, должны быть приняты в ППГ «Привалка» и «Брузги».

Средний уровень риска повреждения грузов в ППГ Беларуси составляет 60,9%:

- ППГ «Козловичи» - 57,5 %;
- ППГ «Брузги» - 48,6 %;
- ППГ «Привалка» - 80 %;
- ППГ «Бенякони» - 80%;
- ППГ «Каменный Лог» - 68,6 %;
- ППГ «Григоровщина» - 40 %;
- ППГ «Новая Гута» - 52 %.

ППГ «Привалка» и «Бенякони» должны уделить особое внимание риску повреждения грузов и принять меры по снижению таких рисков.

Средний уровень отказов в прохождении таможенной очистки в ППГ Беларуси составляет 55%:

- ППГ «Козловичи» - 40%;
- ППГ «Брузги» - 60 %;
- ППГ «Привалка» - 60 %;
- ППГ «Бенякони» - 60 %;
- ППГ «Каменный Лог» - 56.7 %;
- ППГ «Григоровщина» - 64 %;
- ППГ «Новая Гута» - 44 %.

Систему предварительной проверки необходимо внедрить в ППГ «Григоровщина», «Брузги», «Привалка» и «Бенякони» в целях снижения рисков отказов в таможенной очистке.



Средний уровень предсказуемости процесса оформления и своевременной доставки грузов в ППГ Беларуси составляет 59,8%:

- ППГ «Козловичи» - 62 %;
- ППГ «Брузги» - 57,1 %;
- ППГ «Привалка» - 80 %;
- ППГ «Бенякони» - 73,3 %;
- ППГ «Каменный Лог» - 57,5 %;
- ППГ «Григоровщина» - 36,7 %;
- ППГ «Новая Гута» - 52 %.

ППГ «Григоровщина» и «Новая Гута» получили самые низкие оценки с точки зрения предсказуемости процесса оформления и своевременной доставки грузов. Эта проблема должна быть решена с помощью мер по повышению квалификации соответствующих сотрудников.

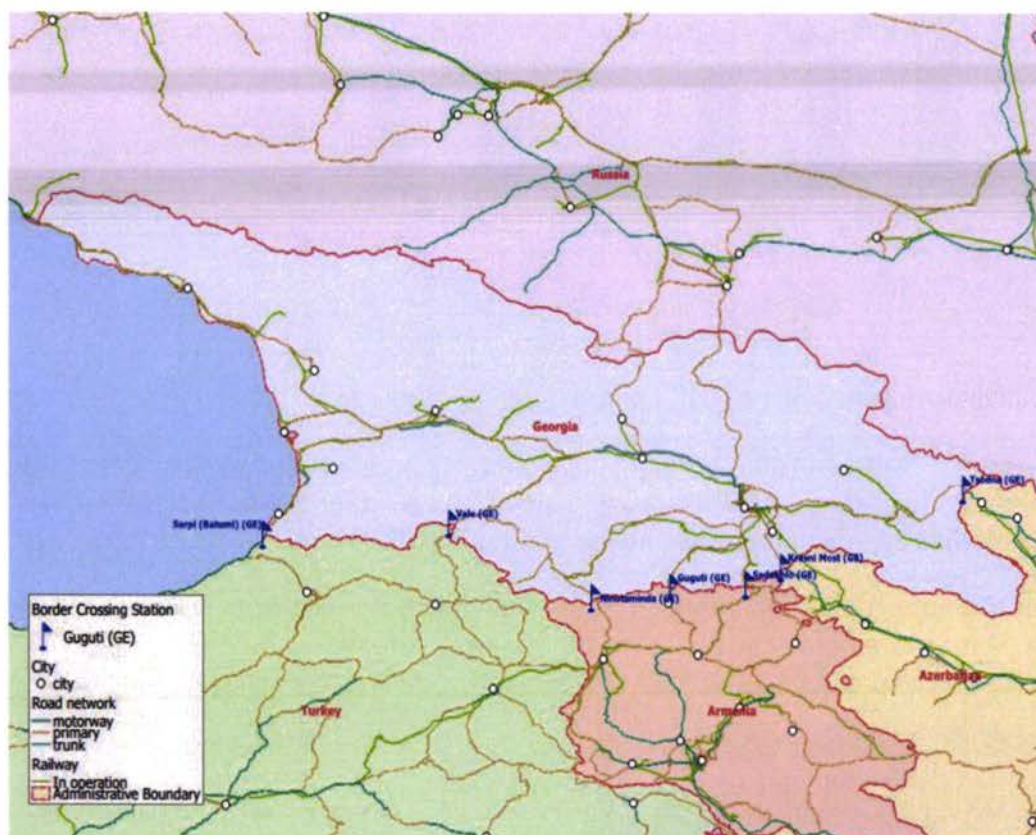
Прозрачность процессов в среднем оценивается на уровне 42,1%:

- ППГ «Козловичи» - 34,0 %;
- ППГ «Брузги» - 54,3 %;
- ППГ «Привалка» - 44,0 %;
- ППГ «Бенякони» - 46,7 %;
- ППГ «Каменный Лог» - 25,7 %;
- ППГ «Григоровщина» - 50,0 %;
- ППГ «Новая Гута» - 40,0 %.

В первую очередь, проблема прозрачности должна быть решена в ППГ «Каменный Лог» и «Козловичи». Руководство должно принять меры, направленные на повышение ответственности сотрудников и их приверженности принципам прозрачности в соответствии с лучшей международной практикой.



4.4 Грузия: Значения индексов для дорожных ППГ



1. Сарпи (Батуми)
2. Вале
3. Ниноцминда
4. Гугути
5. Садахло
6. Красный Мост
7. Цодна

Рис. 26: Карта обследованных ППГ Грузии

Наилучшие оценки среди ППГ Грузии получил ППГ «Красный Мост», который может рассматриваться в качестве эталона на агрегированном уровне. Второе место в рейтинге занял ППГ «Сарпи» (Батуми), который получил весьма похожую оценку по агрегированному показателю и близок к эталону. Наихудшую позицию занял ППГ «Ниноцминда», отличающийся от остальных пунктов пропуска страны очень высокой стоимостью пересечения границы.

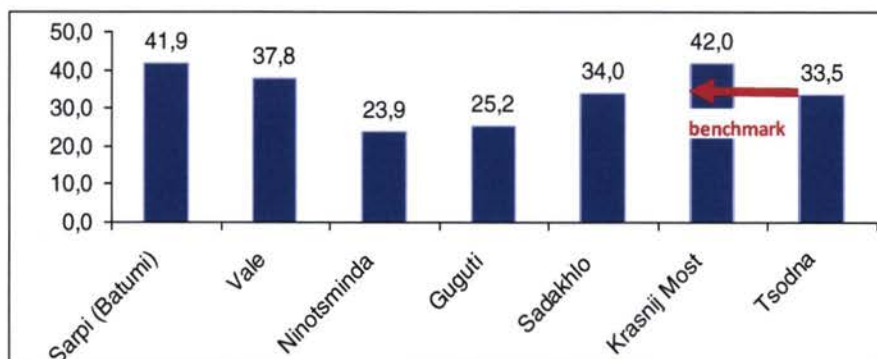


Рис. 27: Оценки показателя пересечения границ в ППГ Грузии (агрегированного)



Показатель времени

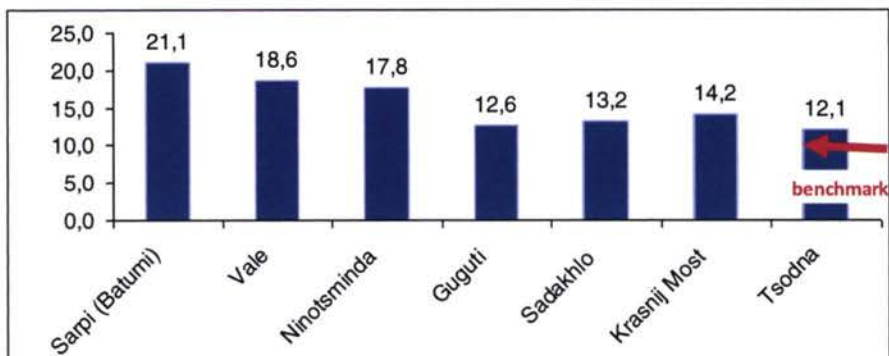


Рис. 28: Оценки показателя времени в ППГ Грузии

ППГ «Цодна» на границе с Азербайджаном является эталоном по показателю времени. Суб-показатель времени подготовки документов варьируется в диапазоне от 30 минут (минимальное значение) до 50 часов (максимальное значение).

Диапазон минимального времени, необходимого для подготовки документов, колеблется от 30 минут до 5 часов, максимального – от 25 часов до 50 часов. Значения по отдельным ППГ выглядят следующим образом:

- от 30 минут до 48 часов в ППГ «Сарпи (Батуми)»
- от 30 минут до 50 часов в ППГ «Вале»
- от 2 до 50 часов в ППГ «Ниноцминда»
- от 3 до 25 часов в ППГ «Гугути»
- от 5 до 25 часов в ППГ «Садахло»
- от 30 минут до 30 часов в ППГ «Красный Мост»
- от 2 до 25 часов в ППГ «Цодна»

Лучшие оценки по суб-показателю времени, затрачиваемого на подготовку документов, получил ППГ «Красный Мост» - 8,1 ч, в то время как ППГ «Сарпи (Батуми)» получил оценку 11,9 ч, «Вале» – 8,8 ч, «Ниноцминда» – 16,7 ч, «Гугути» – 13,0 ч, «Садахло» – 16,4 ч и «Цодна» – 12,0 ч.

Время ожидания перед пограничным контролем составляет, по сообщениям пользователей, минимум 30 минут и максимум 32 часа. Данные по различным ППГ варьируются следующим образом:

- ППГ «Сарпи (Батуми)» - от 6 минут до 32 часов;
- ППГ «Вале» - от 6 минут до 24 часов;



- ППГ «Ниоцминда» - от 1 до 14 часов;
- ППГ «Гугути» - от 2 до 15 часов.
- ППГ «Садахло» - от 1 до 20 часов.
- ППГ «Красный Мост» - от 30 минут до 24 часов.
- ППГ «Цодна» - от 2 до 16 часов.

Наилучшие показатели с точки зрения среднего времени ожидания перед пограничным контролем продемонстрировал ППГ «Красный Мост» - 5,6 ч, в то время как среднее время ожидания в ППГ «Сарпи (Батуми)» составило 6,5 ч, «Вале» – 5,7 ч, «Ниоцминда» – 6,0 ч, «Гугути» – 7,4 ч, «Садахло» – 7,3 ч и «Цодна» – 7,5 ч.

Это зависит от дорожной ситуации в точке прибытия и организации управления и контроля за движением в пределах приграничной территории. Диапазон значений времени достаточно широк, и это влияет на степень предсказуемости продолжительности пути. Некоторые пункты пересечения границы показывают достаточно хорошее минимальное контрольное время, но имеют при этом потенциал для уменьшения максимального времени ожидания. Это относится ко всем обследованным ППГ.

Время, затрачиваемое на прохождение процедур контроля в различных ППГ варьируется от 12 минут до 6 часов. По сообщениям пользователей, время контроля составляет:

- в ППГ «Сарпи (Батуми)» - от 12 минут до 6 часов;
- в ППГ «Вале» - от 12 минут до 4 часов;
- в ППГ «Ниоцминда» - от 30 минут до 4 часов;
- в ППГ «Гугути» - от 30 минут до 6 часов.
- в ППГ «Садахло» - от 1 до 2,5 часов.
- в ППГ «Красный Мост» - от 12 минут до 3 часов.
- в ППГ «Цодна» - от 30 минут до 3 часов.

Лучшие показатели среднего времени, необходимого для осуществления контроля, показал ППГ «Красный Мост» - 1,5 ч, в то время как среднее время в ППГ «Сарпи (Батуми)» составило 1,9 ч, «Вале» – 1,6 ч, «Ниоцминда» – 1,9 ч, «Гугути» – 2,2 ч, «Садахло» – 1,8 ч, а в «Цодна» – 1,4 ч.

ППГ «Сарпи (Батуми)» и «Гугути» должны оптимизировать время осуществления контроля и сократить разрыв между минимальным и максимальным временем контроля.

Показатель стоимости

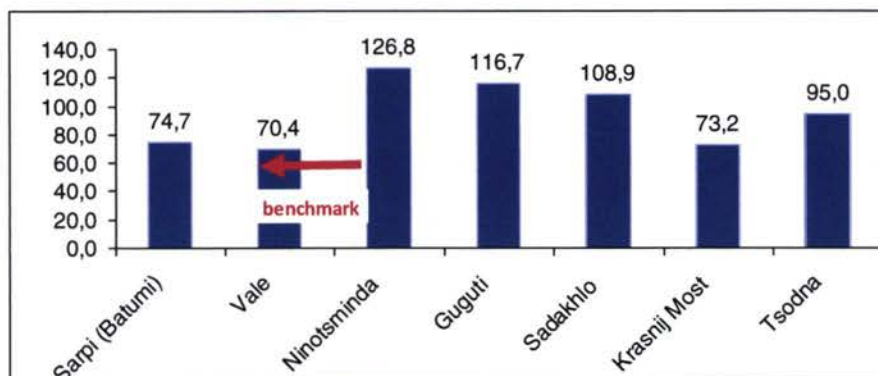


Рис. 29: Оценки показателя стоимости в ППГ Грузии

Индекс стоимости рассчитывается на основе данных о формальных и неформальных платежах. Официальные платежи в ППГ Грузии варьируются от 0 евро до 400 евро за одну поездку. Такая разница связана с различными категориями груза, сборами, применяемыми к различным видам груза, стоимостью стоянки и т.д. Дорожные штрафы, взимаемые на границе, не рассматриваются в качестве официальных платежей в данном исследовании.

- ППГ «Сарпи (Батуми)» - от 0 евро до 40 евро;
- ППГ «Вале» - от 0 евро до 20 евро;
- ППГ «Ниоцминда» - от 50 евро до 400 евро;
- ППГ «Гугути» - от 10 евро до 280 евро;
- ППГ «Садахло»- от 20 евро до 250 евро;
- ППГ «Красный Мост» - от 0 евро до 100 евро;
- ППГ «Цодна» - от 20 евро до 220 евро.

По среднему размеру официальных платежей наилучшую оценку получил ППГ «Вале» (9,7 евро за одну поездку), в то время как в ППГ «Сарпи (Батуми)» их размер в среднем составляет 14 евро, в ППГ «Ниоцминда» – 155 евро, «Гугути» – 155 евро, «Садахло» – 130 евро, «Красный Мост» – 31 евро, а в «Цодна» – 90 евро за одну поездку.

Размер неофициальных платежей в ППГ Грузии варьируется от 0 евро до 200 евро за одну поездку:

- ППГ «Сарпи (Батуми)»- от 10 до 200 евро;
- ППГ «Вале» - от 5 до 200 евро;
- ППГ «Ниоцминда» - от 10 до 110 евро;



- ППГ «Гугути» - от 10 до 120 евро;
- ППГ «Садахло» - от 40 до 130 евро;
- ППГ «Красный Мост» - от 0 до 100 евро;
- ППГ «Цодна» - от 10 до 180 евро.

«Наилучшая» ситуация отмечена в ППГ «Вале», где средний размер неофициальных платежей составляет 46 евро за одну поездку, в то время как в ППГ «Сарпи (Батуми)» он составляет 50,8 евро, «Ниоцминда» – 49,4 евро, «Гугути» – 57,5 евро, «Садахло» – 155 евро, «Красный Мост» – 57,5 евро, а в «Цодна» – 67,5 евро за одну поездку.

Респонденты сообщают о систематическом возникновении неофициальных платежей в 34,5% случаев. В отношении конкретных ППГ этот показатель распределяется следующим образом:

- ППГ «Сарпи (Батуми)»- 50%;
- ППГ «Вале» - 50%;
- ППГ «Ниоцминда» - 33,3 %;
- ППГ «Гугути» - 33,3 %;
- ППГ «Садахло» - данных не поступало;
- ППГ «Красный Мост» - 75 %;
- ППГ «Цодна» - данных не поступало.

В ППГ «Красный Мост», «Сарпи (Батуми)» и «Вале» необходимо принять дополнительные антикоррупционные меры.

Показатель таможенных процедур

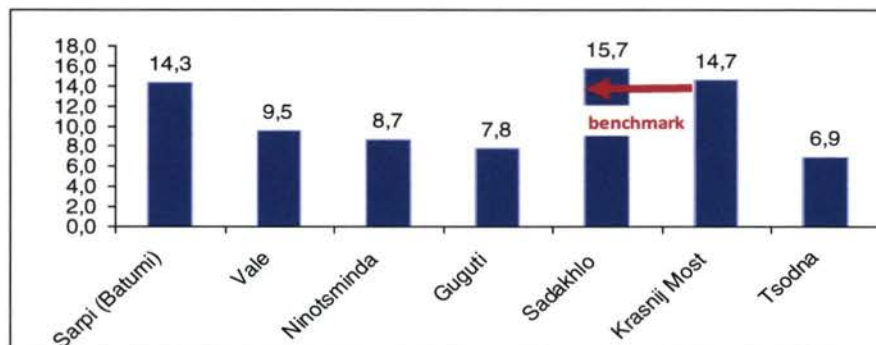


Рис. 30: Оценки показателя таможенных процедур в ППГ Грузии

В среднем, физический досмотр осуществлялся в 19,2 % поездок. Сравнение показателей отдельных пунктов пропуска дает сходную картину.



Данные по различным ППГ выглядят следующим образом:

- ППГ «Сарпи (Батуми)» - 20 %;
- ППГ «Вале» - 23,3 %;
- ППГ «Ниноцминда» - 25 %;
- ППГ «Гугути» - 10 %;
- ППГ «Садахло»- 16,7 %;
- ППГ «Красный Мост» - 28 %;
- ППГ «Цодна» - 11,7 %.

Несмотря на то, что онлайн обработка документов в Грузии возможна, такая процедура, как сообщается, лишь частично реализована и применяется в действительности. Онлайн-обработка сопроводительных документов, согласно полученным данным, применяется в среднем в 68,1% случаев. Данные по отдельным ППГ выглядят следующим образом:

- ППГ «Сарпи (Батуми)» - 100 %;
- ППГ «Вале» - 60 %;
- ППГ «Ниноцминда» - 66,7 %;
- ППГ «Гугути» - 60 %;
- ППГ «Садахло»- 75 %;
- ППГ «Красный Мост» - 40 %;
- ППГ «Цодна» - 75 %.

Электронная подача таможенной декларации применялась в 62,9 % случаев. 100% респондентов осуществляли подачу декларации в электронной форме при пересечении ППГ «Ниноцминда» и «Садахло». Что касается остальных ППГ, там декларации в электронной форме подавались лишь 40-60 % случаев:

- ППГ «Сарпи (Батуми)» - 50 %;
- ППГ «Вале» - 40 %;
- ППГ «Гугути» - 40 %;
- ППГ «Красный Мост» - 60 %;
- ППГ «Цодна» - 50 %.



В сфере улучшения организации и расширения возможностей процессов апелляции в ППГ Грузии имеется существенный потенциал. По сообщениям пользователей, в среднем только в 58,6 % случаев апелляция была возможна:

- ППГ «Сарпи (Батуми)» - 50 %;
- ППГ «Вале» - 60 %;
- ППГ «Ниоцминда» - 75 %;
- ППГ «Гугути» - 40 %;
- ППГ «Садахло» - 50 %;
- ППГ «Красный Мост» - 60 %;
- ППГ «Цодна» - 75 %.

В ППГ «Гугути», «Сарпи» и «Садахло» необходимо принять меры для решения этой проблемы в целях удовлетворения потребностей транспортной отрасли.

Кроме того, респонденты также сообщают о высокой степени дублирования функций между пограничными ведомствами в осуществлении контроля грузов. Транспортные компании испытывали опыт дублирования функций в среднем в 58,6% случаев. Представленные ниже данные по отдельным ППГ предполагают необходимость принятия мер по устранению дублирования функций:

- ППГ «Сарпи (Батуми)» - 50 %;
- ППГ «Вале» - 60 %;
- ППГ «Ниоцминда» - 75 %;
- ППГ «Гугути» - 60 %;
- ППГ «Садахло»- 50 %;
- ППГ «Красный Мост» - 40 %;
- ППГ «Цодна» - 75 %.

Показатель эффективности процессов оформления

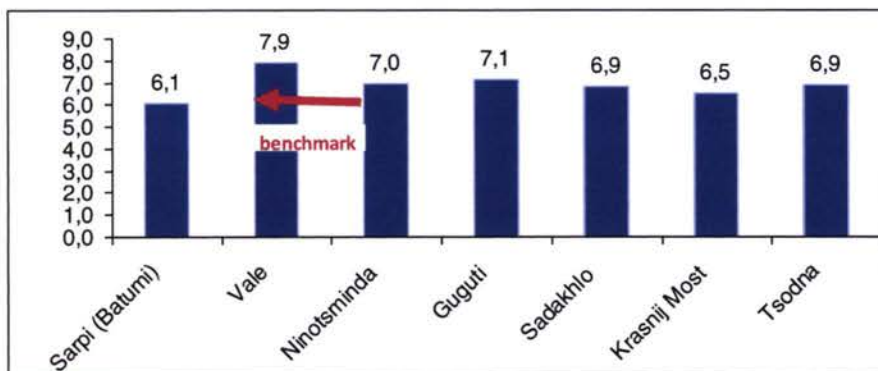


Рис. 31: Оценки показателя эффективности процессов оформления в ППГ Грузии

Достаточность числа функционирующих полос движения в ППГ Грузии оценивается в среднем на уровне 56,8 %:

- ППГ «Сарпи (Батуми)» - 64 %;
- ППГ «Вале» - 64 %;
- ППГ «Ниноцминда» - 60 %;
- ППГ «Гугути» - 55 %;
- ППГ «Садахло» - 40 %;
- ППГ «Красный Мост» - 64 %;
- ППГ «Цодна» - 50 %.

В ППГ «Садахло», «Цодна» и «Гугути» число функционирующих полос движения, по мнению респондентов, недостаточно и требует увеличения.

Достаточность площадей для обработки и досмотра в ППГ Грузии в среднем оценивается на уровне 55,7%:

- ППГ «Сарпи (Батуми)» - 40%;
- ППГ «Вале» - 72%;
- ППГ «Ниноцминда» - 64 %;
- ППГ «Гугути» - 60%;
- ППГ «Садахло» - 40 %;
- ППГ «Красный Мост» - 64 %;



- ППГ «Цодна» - 50 %.

В ППГ «Сарпи (Батуми)» и «Садахло» требуется расширение зоны досмотра для упрощения проверок и повышения пропускной способности.

Средний уровень удовлетворенности адекватностью ресурсов физического контроля транспортных средств в ППГ Грузии составляет 61,9%:

- ППГ «Сарпи (Батуми)»- 70%;
- ППГ «Вале» - 60 %;
- ППГ «Ниоцминда» - 64 %;
- ППГ «Гугути» - 55 %;
- ППГ «Садахло»- 50 %;
- ППГ «Красный Мост» - 64 %;
- ППГ «Цодна» - 70%.

Ресурсы физического контроля транспортных средств в ППГ «Садахло» и «Гугути» необходимо усовершенствовать.

Эффективность персонала ППГ Грузии в среднем оценивается на уровне 59 %:

- ППГ «Сарпи (Батуми)»- 58 %;
- ППГ «Вале» - 60 %;
- ППГ «Ниоцминда» - 60 %;
- ППГ «Гугути» - 60 %;
- ППГ «Садахло» - 73 %;
- ППГ «Красный Мост» - 52 %;
- ППГ «Цодна» - 50 %.

Респонденты отмечают низкую эффективность персонала в ППГ «Цодна» и «Красный Мост». В связи с этим рекомендуется принять меры по развитию кадрового потенциала и организовать повышение квалификации сотрудников с целью повышения общей эффективности. Кроме того, рекомендуется разработать систему управления человеческими ресурсами, включая меры по мотивации и повышению удовлетворенности работников и проведение поведенческих тренингов.

Компетентность сотрудников в ППГ Грузии оценивается в среднем на уровне 60,9 %:

- ППГ «Сарпи (Батуми)»- 51%;



- ППГ «Вале» - 70%;
- ППГ «Ниноцминда» - 64%;
- ППГ «Гугути» - 64%;
- ППГ «Садахло» - 53%;
- ППГ «Красный Мост» - 44%;
- ППГ «Цодна» - 80%.

ППГ «Сарпи (Батуми)» и «Красный Мост» получили самые низкие оценки в отношении компетентности сотрудников. В этой связи для данных пунктов пропуска необходимо разработать комплексную программу повышения квалификации персонала. Кроме того, в целях повышения общей эффективности работы сотрудников могут потребоваться новые методы найма персонала.

Средний уровень удовлетворенности качеством и стандартами работы транспортных агентств в ППГ Грузии составляет 59,9%:

- ППГ «Сарпи (Батуми)» - 53%;
- ППГ «Вале» - 70%;
- ППГ «Ниноцминда» - 60%;
- ППГ «Гугути» - 60%;
- ППГ «Садахло» - 60%;
- ППГ «Красный Мост» - 56%;
- ППГ «Цодна» - 60%.

Уровень сервиса в ППГ «Сарпи (Батуми)» и «Красный Мост» должен быть существенно улучшен в целях оперативного реагирования, усовершенствования контроля и повышения эффективности затрат.

Качество и стандарты работы страховых агентств в ППГ Грузии соответствуют ожиданиям пользователей в среднем на 69,9%:

- ППГ «Сарпи (Батуми)» - 53%;
- ППГ «Вале» - 77%;
- ППГ «Ниноцминда» - 64%;
- ППГ «Гугути» - 80%;
- ППГ «Садахло» - 73%;



- ППГ «Красный Мост» - 52%;
- ППГ «Цодна» - 90%.

В ППГ «Красный Мост» и «Сарпи (Батуми)» качество и стандарты работы страховых агентств должны быть повышены, особенно, с точки зрения сокращения рисков при транспортировке.

Средний уровень адекватности качества и стандартов работы санитарных и фитосанитарных агентств в ППГ Грузии составляет 55%:

- ППГ «Сарпи (Батуми)»- 36%;
- ППГ «Вале» - 70%;
- ППГ «Ниоцминда» - 60%;
- ППГ «Гугути» - 64%;
- ППГ «Садахло» - 73%;
- ППГ «Красный Мост» - 52%;
- ППГ «Цодна» - 30%.

Качество и стандарты работы санитарных и фитосанитарных агентств должны быть повышены в ППГ «Цодна» и «Сарпи (Батуми)», необходимо внедрять улучшенные методы и практики контроля качества.

Пользователи удовлетворены работой экологических и радиологических агентств в ППГ Грузии в среднем на 62,5%:

- ППГ «Сарпи (Батуми)»- 40%;
- ППГ «Вале» - 80%;
- ППГ «Ниоцминда» - 64%;
- ППГ «Гугути» - 68%;
- ППГ «Садахло» - 73%;
- ППГ «Красный Мост» - 52%;
- ППГ «Цодна» - 60%.

ППГ «Сарпи (Батуми)» и «Красный Мост» должны повысить уровень услуг экологических и радиологических агентств и, в частности, пересмотреть соответствующие системы контроля.

Качеством подъездных дорог к пунктам пропуска пользователи удовлетворены, в среднем, на 60,2% по всем рассмотренным ППГ Грузии:



- ППГ «Сарпи (Батуми)» - 62,0 %;
- ППГ «Вале» - 68,0 %;
- ППГ «Ниноцминда» - 48,0 %;
- ППГ «Гугути» - 55,0 %;
- ППГ «Садахло» - 60,0 %;
- ППГ «Красный Мост» - 68,0 %;
- ППГ «Цодна» - 60,0 %.

Качество подъездных дорог к ППГ «Ниноцминда» и «Гугути» требует улучшения.

Показатель риска

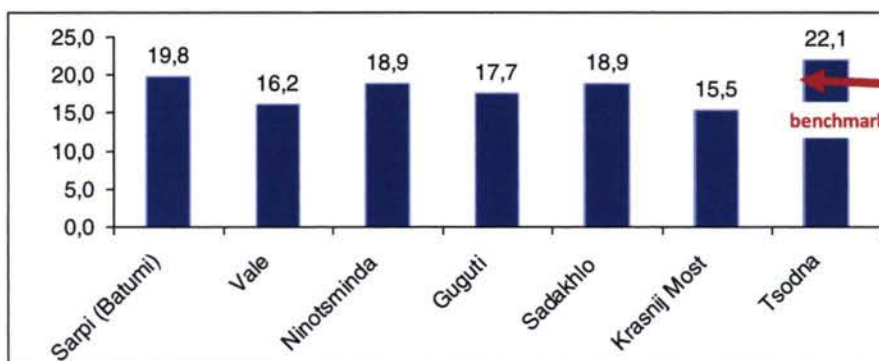


Рис. 32: Оценки показателя риска в ППГ Грузии

Риск потери груза в ППГ Грузии составляет в среднем 55,5%:

- ППГ «Сарпи (Батуми)» - 42.5 %;
- ППГ «Вале» - 76.7 %;
- ППГ «Ниноцминда» - 68%;
- ППГ «Гугути» - 55%;
- ППГ «Садахло» - 40 %;
- ППГ «Красный Мост» - 56 %;
- ППГ «Цодна» - 50%.

Необходимо принять срочные меры по предотвращению потерь грузов в ППГ «Вале» и «Ниноцминда».

Риск повреждения грузов в ППГ Грузии составляет в среднем 59,7%:



- ППГ «Сарпи (Батуми)» - 71,1 %;
- ППГ «Вале» - 56,7 %;
- ППГ «Ниоцминда» - 52%;
- ППГ «Гугути» - 65%;
- ППГ «Садахло» - 60%;
- ППГ «Красный Мост» - 60%;
- ППГ «Цодна» - 53,3 %.

В ППГ «Сарпи (Батуми)» и «Гугути» необходимо обратить особое внимание на риск повреждения грузов и принять меры, направленные на его снижение.

Риск отказа в таможенном оформлении в ППГ Грузии в процентном отношении составляет 53,8%:

- ППГ «Сарпи (Батуми)» - 37,5 %;
- ППГ «Вале» - 70 %;
- ППГ «Ниоцминда» - 52%;
- ППГ «Гугути» - 65 %;
- ППГ «Садахло» - 46,7 %;
- ППГ «Красный Мост» - 52 %;
- ППГ «Цодна» - 53,3 %.

В целях снижения риска отказов в таможенном оформлении в ППГ «Вале» и «Гугути» необходимо организовать систему предварительного контроля.

Средний уровень предсказуемости процесса оформления и своевременной доставки грузов для ППГ Грузии составляет 67,6%:

- ППГ «Сарпи (Батуми)» - 67,5 %;
- ППГ «Вале» - 66,7 %;
- ППГ «Ниоцминда» - 70%;
- ППГ «Гугути» - 76 %;
- ППГ «Садахло» - 73.3 %;
- ППГ «Красный Мост» - 60 %;



- ППГ «Цодна» - 60 %.

Самый низкий уровень предсказуемости процесса оформления и своевременной доставки грузов отмечен в ППГ «Красный Мост» и «Цодна». В связи с этим, рекомендуется разработать и осуществить программу развития кадрового потенциала, охватывающую соответствующие области.

Средний уровень оценки прозрачности процессов в ППГ Грузии составил 51,3%:

- ППГ «Сарпи (Батуми)» - 47,5 %;
- ППГ «Вале» - 60,0 %;
- ППГ «Ниноцминда» - 55,0 %;
- ППГ «Гугути» - 50,0 %;
- ППГ «Садахло» - 33,3 %;
- ППГ «Красный Мост» - 40,0 %;
- ППГ «Цодна» - 73,3 %.

В первую очередь, проблема прозрачности должна быть решена в ППГ «Садахло». Руководство должно принять меры, направленные на повышение ответственности сотрудников и их приверженности принципам прозрачности в соответствии с лучшей международной практикой.



4.5 Молдова: значения индексов для дорожных ППГ

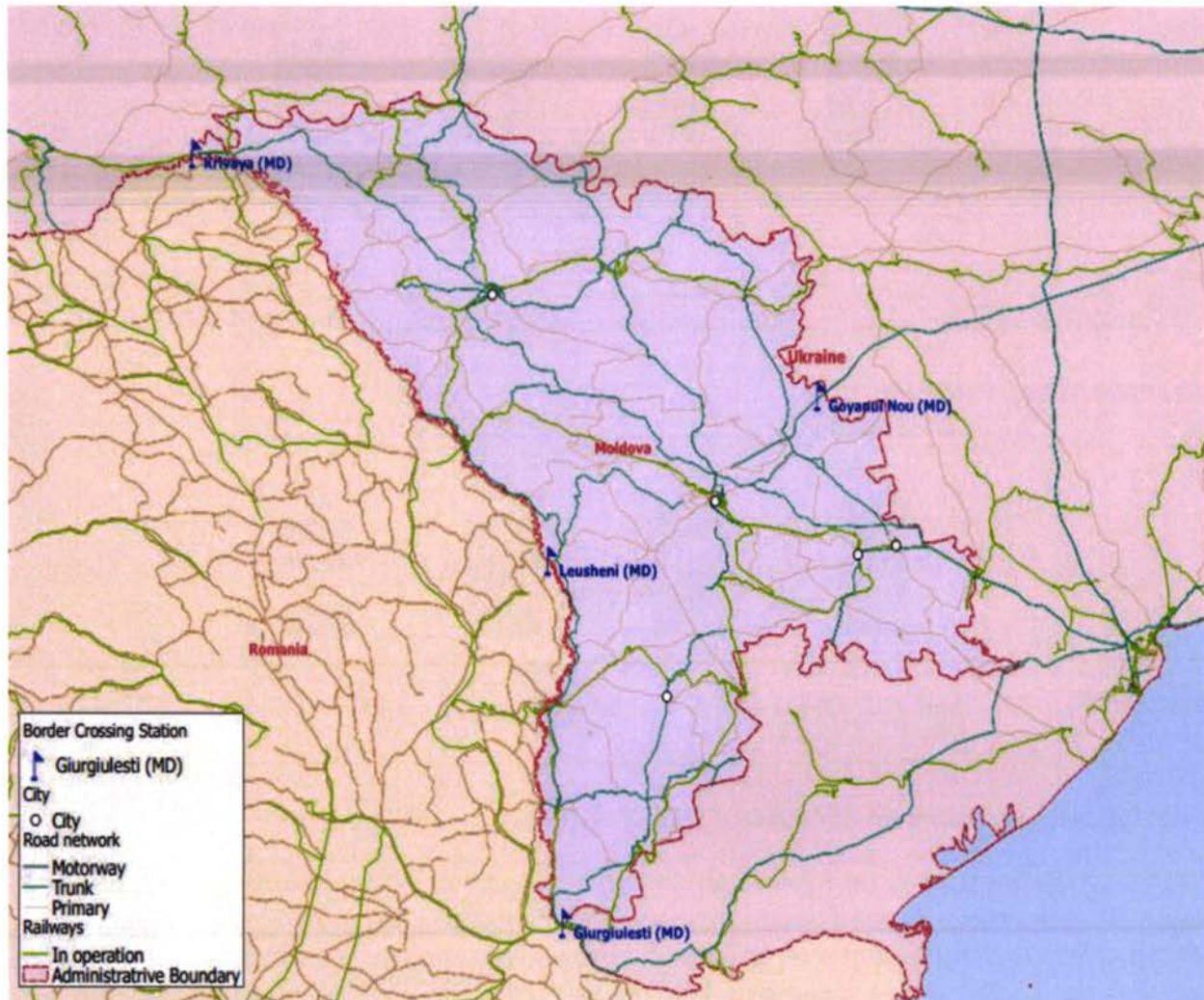


Рис. 33: Карта обседрованных ППГ в Молдове.

- | | |
|---------------|-----------------|
| 1. Гоянул Ноу | 3. Джурджулешты |
| 2. Кривая | 4. Леушены |

ППГ «Леушены» занял высшую позицию в рейтинге ППГ Молдовы и рассматривается в качестве эталона на агрегированном уровне. ППГ «Джурджулешты» получил наихудшие оценки из-за высокой стоимости и самой низкой эффективности процесса оформления по сравнению с другими ППГ страны.

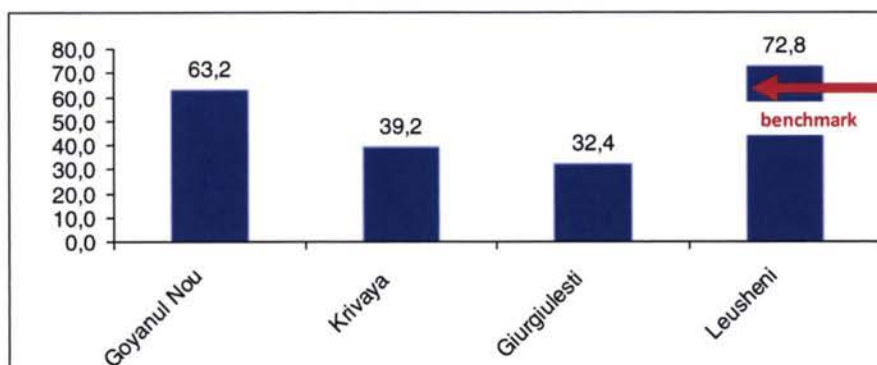


Рис. 34: Индекс эффективности пересечения границ (агрегированный) – ППГ Молдовы

Показатель времени

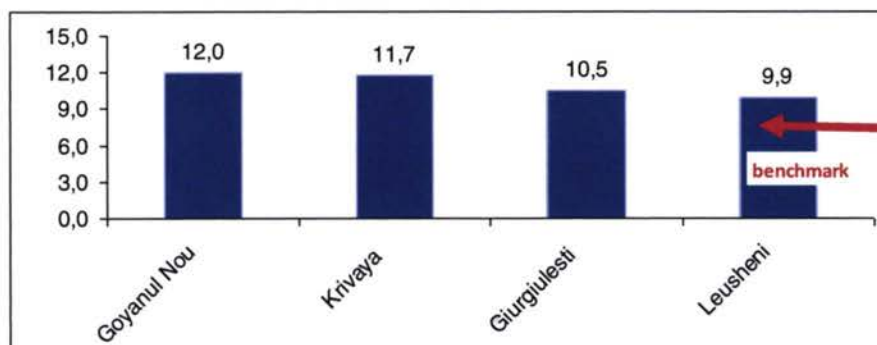


Рис. 35: Оценки показателя времени в ППГ Молдовы

ППГ «Леушены» на границе с Румынией является эталоном по показателю времени. Субпоказатель времени, отражающий временные затраты на подготовку документов, демонстрирует, что минимальное время подготовки документов составляет 30 минут, а максимальное – 24 часа. Минимальное время подготовки документов колеблется в диапазоне от 30 минут до 5 часов, а максимальное – от 24 до 30 часов. Показатели по отдельным ППГ варьируются следующим образом:

- ППГ «Гоянул Ноу» от 1 до 30 часов
- ППГ «Кривая» - от 2 до 24 часов
- ППГ «Джурджулешты» - от 30 минут до 24 часов
- ППГ «Леушены» - от 5 до 24 часов

Лучшим ППГ с точки зрения времени, затрачиваемого на подготовку документов, стал ППГ «Джурджулешты» - 6,8 ч, в то время как среднее время в «Гоянул Ноу» составляет 10,4 ч, «Кривая» – 9,3 ч, а «Леушены» – 8,3 ч. Время ожидания перед пограничным контролем варьируется от 20 минут минимум до 30 часов максимум. Показатели по отдельным ППГ:

- ППГ «Гоянул Ноу» - от 30 минут до 13 часов;



- ППГ «Кривая» - от 20 минут до 18 часов;
- ППГ «Джурджулешты» - от 30 минут до 15 часов;
- ППГ «Леушены» - от 30 минут до 12 часов.

Лучшие оценки в отношении среднего времени ожидания перед пограничным контролем получил ППГ «Леушены» - 2,8 ч, в то время как среднее время ожидания в ППГ «Гоянул Ноу» составляет 5,2 ч, «Кривая» – 5,6 ч, а в «Джурджулешты» – 4 ч.

Это зависит от дорожной ситуации в пункте прибытия и организации управления и контроля за движением в пределах приграничной территории. Диапазон значений времени достаточно широк, и это влияет на степень предсказуемости продолжительности пути. Некоторые пункты пересечения границы показывают достаточно хорошее минимальное контрольное время, но имеют при этом потенциал для уменьшения максимального времени ожидания. Это относится ко всем обследованным ППГ.

Время, затраченное на осуществление процедур контроля в ППГ Молдовы, варьируется от 12 минут до 3 часов. Согласно сообщениям пользователей, в различных ППГ время контроля составляет:

- ППГ «Гоянул Ноу» - от 30 минут до 2 часов;
- ППГ «Кривая» - от 12 минут до 3 часов;
- ППГ «Джурджулешты» - от 12 минут до 2,5 часов;
- ППГ «Леушены» - от 30 минут до 3 часов.

Лучшие оценки с точки зрения среднего времени, затрачиваемого на осуществление контроля, получил ППГ «Гоянул Ноу» - 1,3 ч, в то время как в ППГ «Кривая» среднее время составляет 1,4 ч, «Джурджулешты» – 1,4 ч, «Леушены» – 1,6 ч.

В ППГ «Леушены» необходимо оптимизировать время осуществления контроля и сократить разрыв между минимальным и максимальным показателем.

Показатель стоимости

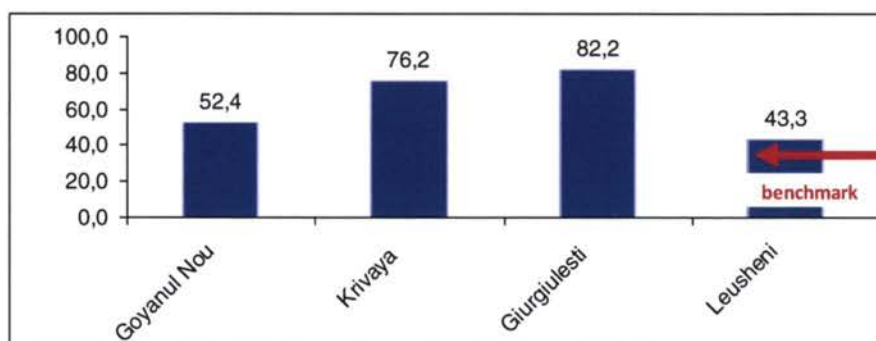


Рис.36: Оценки показателя стоимости в ППГ Молдовы



Индекс стоимости рассчитывается на основе данных о формальных и неформальных платежах. Официальные платежи в ППГ Молдовы варьируются от 5 евро до 80 евро за одну поездку. Такая разница связана с различными категориями грузов, сборами, применяемыми к отдельным видам грузов, стоимостью стоянок и т.д. Дорожные штрафы, взимаемые на границе, не рассматриваются в качестве официальных платежей в данном исследовании.

- ППГ «Гоянул Ноу» - от 5 до 50 евро;
- ППГ «Кривая» - от 5 до 60 евро;
- ППГ «Джурджулешты» - от 5 до 80 евро;
- ППГ «Леушены» - от 12 до 65 евро.

Лучшую оценку с точки зрения среднего размера официальных платежей получил ППГ «Гоянул Ноу» - 11,3 за одну поездку, в то время как в ППГ «Кривая» этот показатель составил 18,1 евро, «Джурджулешты» – 21,1 евро, в «Леушены» – 27,6 евро за одну поездку.

Средний размер неофициальных платежей, возникающих в ППГ Молдовы, варьируется от 5 евро до 200 евро за одну поездку:

- ППГ «Гоянул Ноу» - от 10 до 100 евро;
- ППГ «Кривая» - от 5 до 200 евро;
- ППГ «Джурджулешты» - от 10 до 180 евро;
- ППГ «Леушены» - от 14 до 80 евро.

Наилучшие оценки с точки зрения среднего размера неофициальных платежей получил ППГ «Гоянул Ноу» с показателем 37,5 евро за одну поездку, в то время как их средний размер в ППГ «Кривая» составил 38,5 евро, «Джурджулешты» – 70,4 евро, «Леушены» – 40,5 евро за одну поездку.

56,3 % респондентов отмечают систематическое возникновение неформальных платежей. По отдельным ППГ этот суб-показатель распределяется следующим образом:

- ППГ «Гоянул Ноу» - 75 %;
- ППГ «Кривая» - 50 %;
- ППГ «Джурджулешты» - 50 %;
- ППГ «Леушены» - 50 %.

В ППГ «Гоянул Ноу» необходимо принять дополнительные антикоррупционные меры.



Показатель таможенных процедур

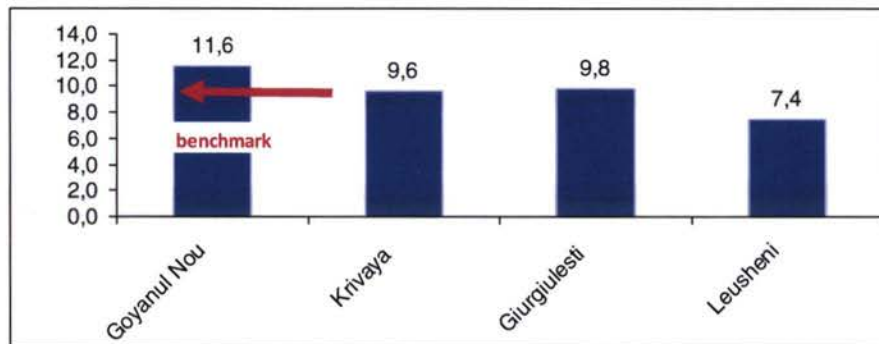


Рис. 37: Оценки показателя таможенных процедур в ППГ Молдовы

В среднем, по результатам опроса, в 28,3 % грузы подвергались физическому досмотру. Сравнение показателей по отдельным пунктам пропуска дает сходные результаты.

В среднем, процент физического досмотра в ППГ Молдовы распределяется следующим образом:

- ППГ «Гоянул Ноу» - 28,3 %;
- ППГ «Кривая» - 25 %;
- ППГ «Джурджулешты» - 28,8 %;
- ППГ «Леушены» - 31,3 %.

Несмотря на то, что онлайн обработка документов в Молдове возможна, такая процедура, по сообщениям респондентов, лишь частично применяется в действительности. Онлайн-обработка сопроводительных документов, согласно полученным данным, применялась в среднем лишь в 55% случаев.

- ППГ «Гоянул Ноу» - 75 %;
- ППГ «Кривая» - 60 %;
- ППГ «Джурджулешты» - 60 %;
- ППГ «Леушены» - 25 %.

Электронная подача таможенной декларации применялась лишь в 38,8 % случаев. 50% респондентов осуществляли подачу декларации в электронной форме при пересечении ППГ «Гоянул Ноу». Что касается остальных ППГ, там декларации в электронной форме подавались лишь 25-40 % случаев:

- ППГ «Кривая» - 40 %;
- ППГ «Джурджулешты» - 40 %;



- ППГ «Леушены» - 25 %.

В сфере улучшения организации и расширения возможностей процессов апелляции в ППГ Молдовы имеется существенный потенциал. По сообщениям пользователей, в среднем только в 55 % случаев апелляция была возможна:

- ППГ «Гоянул Ноу» - 25 %;
- ППГ «Кривая» - 60 %;
- ППГ «Джурджулешты» - 60 %;
- ППГ «Леушены» - 33,3 %.

В ППГ «Гоянул Ноу» необходимо принять меры для решения этой проблемы в целях удовлетворения потребностей транспортной отрасли.

Кроме того, респонденты также сообщают о высокой степени дублирования функций между пограничными ведомствами в осуществлении контроля грузов. Транспортные компании испытывали опыт дублирования функций в среднем в 58,6% случаев:

- ППГ «Гоянул Ноу» - 50 %;
- ППГ «Кривая» - 60 %;
- ППГ «Джурджулешты» - 60 %;
- ППГ «Леушены» - 50 %.

Показатель эффективности процесса оформления

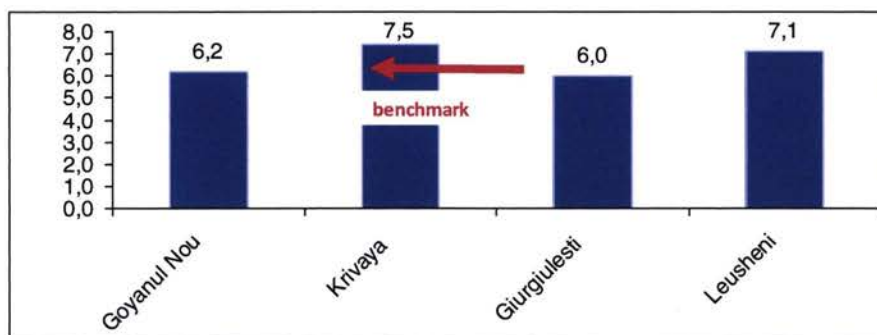


Рис. 38: Оценки показателя эффективности процесса оформления в ППГ Молдовы

Показатель адекватности числа полос движения в ППГ Молдовы в среднем составляет 63 %:

- ППГ «Гоянул Ноу» - 75%;
- ППГ «Кривая» - 70 %;



- ППГ «Джурджулешты» - 52%;
- ППГ «Леушены» - 55%.

Число функционирующих полос движения в ППГ «Джурджулешты» и «Леушены», по сообщениям пользователей, недостаточно и требует расширения.

Уровень соответствия рыночным требованиям зон обработки и досмотра в ППГ Молдовы оценивается в 61,5 %:

- ППГ «Гоянул Ноу» - 45 %;
- ППГ «Кривая» - 85 %;
- ППГ «Джурджулешты» - 56 %;
- ППГ «Леушены» - 50 %.

В ППГ «Гоянул Ноу» и «Леушены» необходимо оптимизировать использование зон досмотра и расширить их в целях упрощения проверок и повышения пропускной способности.

Степень удовлетворенности пользователей ресурсами физического контроля транспортных средств в ППГ Молдовы составляет 55,5%:

- ППГ «Гоянул Ноу» - 55 %;
- ППГ «Кривая» - 65 %;
- ППГ «Джурджулешты» - 52 %;
- ППГ «Леушены» - 50 %.

Ресурсы физического контроля в ППГ «Леушены» необходимо усовершенствовать.

Эффективность персонала в ППГ Молдовы оценивается в среднем на уровне 52,8%:

- ППГ «Гоянул Ноу» - 40%;
- ППГ «Кривая» - 53%;
- ППГ «Джурджулешты» - 48%;
- ППГ «Леушены» - 70%.

Респонденты отмечают низкую эффективность персонала в ППГ «Гоянул Ноу». В связи с этим рекомендуется принять меры по развитию кадрового потенциала и организовать повышение квалификации сотрудников с целью повышения общей эффективности. Кроме того, рекомендуется разработать систему управления человеческими ресурсами, включая



меры по мотивации и повышению удовлетворенности работников и проведение поведенческих тренингов.

Компетентность сотрудников в ППГ Молдовы оценивается в среднем на уровне 60,3%:

- ППГ «Гоянул Ноу» - 65%;
- ППГ «Кривая» - 63%;
- ППГ «Джурджулешты» - 48%;
- ППГ «Леушены» - 65%.

ППГ «Джурджулешты» получил самую низкую оценки в отношении компетентности сотрудников. В этой связи для данного пункта пропуска необходимо разработать комплексную программу повышения квалификации персонала. Кроме того, в целях повышения общей эффективности работы сотрудников могут потребоваться новые методы найма персонала.

Средний уровень удовлетворенности качеством и стандартами работы транспортных агентств в ППГ Молдовы составляет 62,1%:

- ППГ «Гоянул Ноу» - 60%;
- ППГ «Кривая» - 63 %;
- ППГ «Джурджулешты» - 60%;
- ППГ «Леушены» - 65%.

Все пункты пропуска должны принять меры по улучшению этой сферы услуг.

Качество и стандарты работы страховых агентств в ППГ Молдовы оцениваются на уровне 60,4%:

- ППГ «Гоянул Ноу» - 45 %;
- ППГ «Кривая» - 77 %;
- ППГ «Джурджулешты» - 60 %;
- ППГ «Леушены» - 60 %.

В особенности в ППГ «Гоянул Ноу» качество и стандарты работы страховых агентств требуют улучшения в целях сокращения возникновения рисков при транспортировке.

Средний уровень адекватности качества и стандартов работы санитарных и фитосанитарных агентств в ППГ Молдовы составляет 51,2%:

- ППГ «Гоянул Ноу» - 35%;



- ППГ «Кривая» - 57%;
- ППГ «Джурджулешты» - 48%;
- ППГ «Леушены» - 65,0 %.

В особенности в ППГ «Гоянул Ноу» необходимо внедрять улучшенные методы и практики контроля качества в целях улучшения качества и стандартов работы санитарных и фитосанитарных агентств.

Пользователи удовлетворены работой экологических и радиологических агентств в ППГ Молдовы в среднем на 61,5%:

- ППГ «Гоянул Ноу» - 60%;
- ППГ «Кривая» - 64%;
- ППГ «Джурджулешты» - 52%;
- ППГ «Леушены» - 70%.

Экологическим и радиологическим агентствам в ППГ «Джурджулешты» необходимо усовершенствовать свои услуги, и, в частности, пересмотреть свои системы контроля.

Качество подъездных дорог к пунктам пропуска пользователи удовлетворены, в среднем, на 55,0% по всем рассмотренным ППГ Молдовы:

- ППГ «Гоянул Ноу» - 60 %;
- ППГ «Кривая» - 52 %;
- ППГ «Джурджулешты» - 48 %;
- ППГ «Леушены» - 60 %.

Качество подъездных дорог к ППГ «Джурджулешты» должно быть улучшено.

Показатель риска

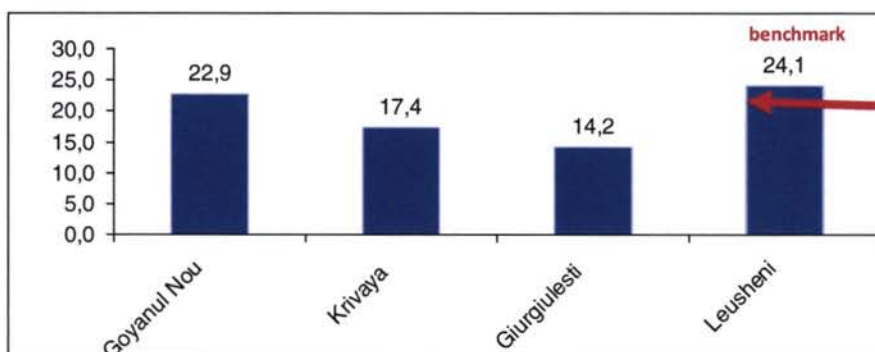


Рис. 39: Оценки показателя риска в ППГ Молдовы



Риск потери груза в ППГ Молдовы в среднем составляет 55,6%:

- ППГ «Гоянул Ноу» - 45,0 %;
- ППГ «Кривая» - 63,3 %;
- ППГ «Джурджулешты» - 64,0 %;
- ППГ «Леушены» - 50,0 %.

Необходимо принять срочные меры по предотвращению потерь грузов в ППГ «Джурджулешты» и «Кривая».

Риск повреждения грузов в ППГ Молдовы в среднем составляет 49,3%:

- ППГ «Гоянул Ноу» - 50 %;
- ППГ «Кривая» - 50%;
- ППГ «Джурджулешты» - 52 %;
- ППГ «Леушены» - 45 %.

Все ППГ должны уделить особое внимание мерам по снижению риска повреждения грузов.

Риск отказа в таможенном оформлении в ППГ Молдовы в процентном отношении составляет 47,8%:

- ППГ «Гоянул Ноу» - 30%;
- ППГ «Кривая» - 64 %;
- ППГ «Джурджулешты» - 52 %;
- ППГ «Леушены» - 45 %.

Систему предварительной проверки необходимо срочно внедрить в ППГ «Кривая» в целях снижения рисков отказов в таможенной очистке.

Средний уровень предсказуемости процесса оформления и своевременной доставки грузов в ППГ Молдовы составляет 60,9%:

- ППГ «Гоянул Ноу» - 60 %;
- ППГ «Кривая» - 66,7 %;
- ППГ «Джурджулешты» - 52 %;
- ППГ «Леушены» - 65 %.



ППГ «Джурджулешты» получил самую низкую оценку с точки зрения предсказуемости процесса оформления и своевременной доставки грузов. Рекомендуется разработать и внедрить программу повышения квалификации соответствующих сотрудников.

Прозрачность процессов в ППГ Молдовы в среднем оценивается на уровне 51,8%:

- ППГ «Гоянул Ноу» - 50 %;
- ППГ «Кривая» - 52 %;
- ППГ «Джурджулешты» - 40 %;
- ППГ «Леушены» - 65 %.

В первую очередь, проблема прозрачности должна быть решена в ППГ «Джурджулешты». Руководство должно принять меры, направленные на повышение ответственности сотрудников и их приверженности принципам прозрачности в соответствии с лучшей международной практикой.



4.6 Украина: Значения индексов для дорожных ППГ

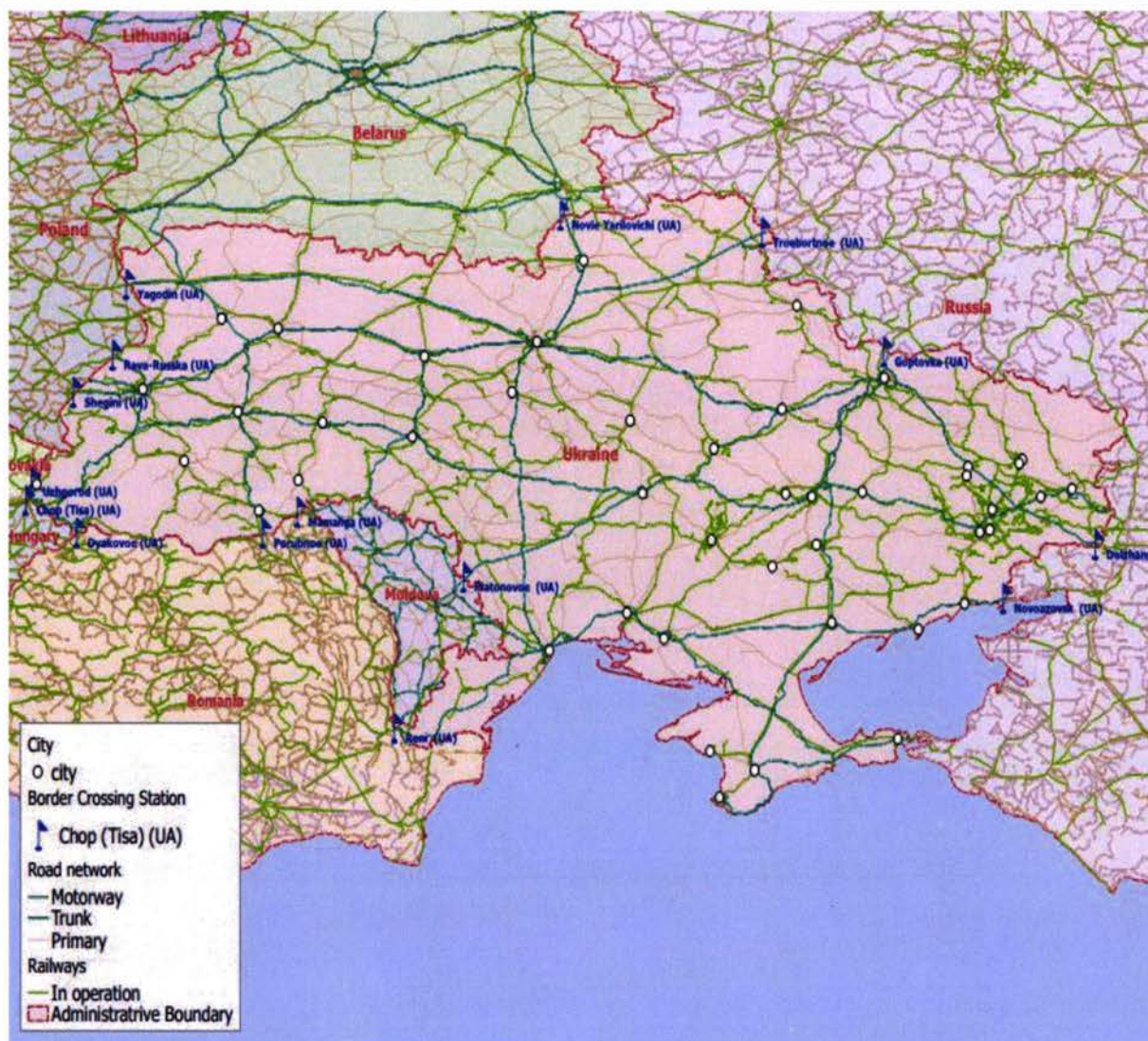


Рис. 40: Карта обследованных ППГ в Украине

- | | |
|--------------------|------------------|
| 1. Новые Яриловичи | 8. Мамалыга |
| 2. Бачевск | 9. Порубное |
| 3. Гоптовка | 10. Дьяково |
| 4. Должанский | 11. Чоп (Тиса) |
| 5. Новоазовск | 12. Ужгород |
| 6. Рени | 13. Шегини |
| 7. Платоновое | 14. Рава-Русская |
| | 15. Ягодин |

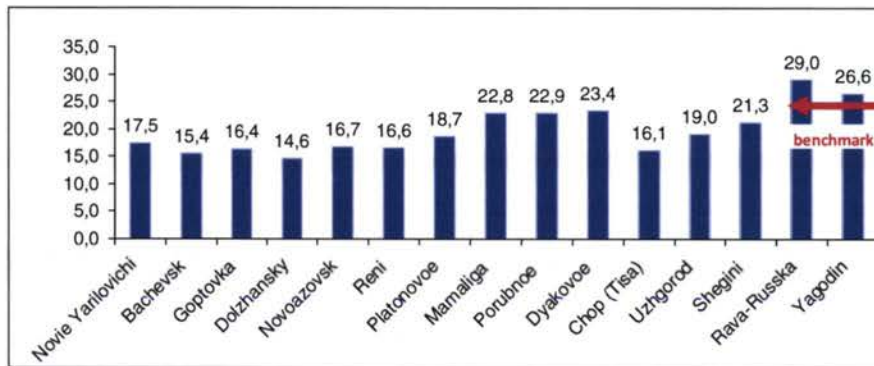


Рис. 41: Индекс эффективности пересечения границ (агрегированный) – ППГ Украины

ППГ «Рава-Русская» в Украине получил наилучшие оценки и рассматривается в качестве эталона на агрегированном уровне. ППГ «Ягодин» занял второе место, получив очень похожее значение агрегированного индекса и показатели, близкие к эталонной эффективности. ППГ «Должанский» получил наихудшие оценки, в частности, он характеризуется очень высокой стоимостью и рисками по сравнению с другими пунктами пропуска.

Показатель времени

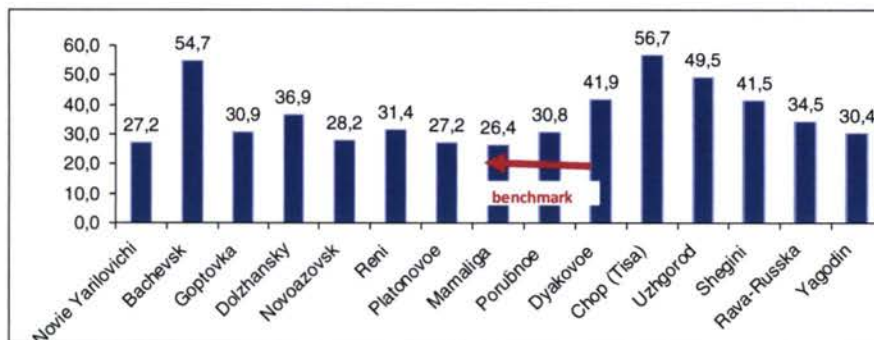


Рис. 42: Оценки показателя времени в ППГ Украины

Согласно данным опроса, ППГ «Мамалыга» на границе с Молдовой является эталоном в отношении времени. Суб-показатель времени, отражающий временные затраты на подготовку документов в нем варьируется между 1 часом (минимум) и 64 часами (максимум). В среднем, минимальное время подготовки документов колеблется в диапазоне 1-21 час, а максимальное время – в диапазоне 64-180 часов. Показатели по отдельным ППГ варьируются следующим образом:

- 2 - 72 ч в ППГ «Новые Яловичи»
- 2 - 180 ч в ППГ «Бачевск»
- 3 - 96 ч в ППГ «Гоптовка»
- 2 - 120 ч в ППГ «Должанский»



- 2 - 80 ч в ППГ «Новоазовск»
- 3 - 100 ч в ППГ «Рени»
- 2 - 72 ч в ППГ «Платоновое»
- 1 - 64 ч в ППГ «Мамалыга»
- 2 - 100 ч в ППГ «Порубное»
- 2 - 140 ч в ППГ «Дьяково»
- 2 - 140 ч в ППГ «Чоп (Тиса)»
- 21 - 140 ч в ППГ «Ужгород»
- 2 - 140 ч в ППГ «Шегини»
- 5 - 94 ч в ППГ «Рава-Русская»
- 2 - 90 ч в ППГ «Ягодин»

Наилучшие оценки с точки зрения времени, затрачиваемого в среднем на подготовку документов, получил ППГ «Ягодин» - 15,6 ч, в то время как среднее время в ППГ «Новые Яловичи» составило 19,2 ч, «Бачевск» – 34 ч, «Гоптовка» - 14,9 ч, «Должанский» – 28,0 ч, «Новоазовск» – 24,5 ч, «Рени» – 21,6 ч, «Платоновое» – 22,3 ч, «Мамалыга» – 18,6 ч, «Порубное» – 17,8 ч, «Дьяково» – 27,0 ч, «Чоп (Тиса)» – 42,0 ч, «Ужгород» – 26,9 ч, «Шегини» – 29,2 ч, «Рава-Русская» - 34,6 ч.

Время ожидания перед пограничным контролем варьировалось, по сообщениям респондентов, от 20 минут минимум до 80 часов максимум. Данные по отдельным ППГ:

- ППГ «Новые Яловичи» - от 30 минут до 32 часов;
- ППГ «Бачевск» - от 20 минут до 48 часов;
- ППГ «Гоптовка» - от 1 часа до 30 часов;
- ППГ «Должанский» - от 1 часа до 24 часов.
- ППГ «Новоазовск» - от 2 часов до 24 часов.
- ППГ «Рени» - от 1 часа до 24 часов.
- ППГ «Платоновое» - от 1 часа до 27 часов.
- ППГ «Мамалыга» - от 1 часа до 34 часов.
- ППГ «Порубное» - от 30 минут до 24 часов.
- ППГ «Дьяково» - от 1 часа до 27 часов.



- ППГ «Чоп (Тиса)» - от 30 минут до 80 часов.
- ППГ «Ужгород» - от 1 часа до 80 часов.
- ППГ «Шегини» - от 1 часа до 24 часов.
- ППГ «Рава-Русская» - от 1 часа до 32 часов.
- ППГ «Ягодин» - от 2 часов до 30 часов.

Лучшую оценку в отношении среднего времени ожидания перед пограничным контролем получил ППГ «Новоазовск» - 6,9 ч, в то время как среднее время ожидания в ППГ «Новые Яловичи» составило 10,2 ч, «Бачевск» – 8,4 ч, «Гоптовка» – 11,0 ч, «Должанский» – 9,8 ч, «Рени» – 8,7 ч, «Платоновое» – 10,9 ч, «Мамалыга» – 11,5 ч, «Порубное» – 9,3 ч, «Дьяково» – 11,0 ч, «Чоп (Тиса)» – 15,6 ч, «Ужгород» – 15,7 ч, «Шегини» – 10,3 ч, «Рава-Русская» - 11,1 ч, «Ягодин» – 13,5 ч.

Это зависит от дорожной ситуации в пункте прибытия и организации управления и контроля за движением в пределах приграничной территории. Диапазон значений времени достаточно широк, и это влияет на степень предсказуемости продолжительности пути. Некоторые пункты пересечения границы показывают достаточно хорошее минимальное контрольное время, но имеют при этом потенциал для уменьшения максимального времени ожидания. Это относится ко всем обследованным ППГ.

Время, затраченное на осуществление процедур контроля в ППГ Украины, варьируется от 12 минут до 8 часов. Согласно сообщениям пользователей, в различных ППГ время контроля составляет:

- ППГ «Новые Яловичи» - от 30 минут до 4 часов;
- ППГ «Бачевск» - от 12 минут до 4 часов;
- ППГ «Гоптовка» - от 3 до 7 часов;
- ППГ «Должанский» - от 1 до 4 часов.
- ППГ «Новоазовск» - от 1 до 8 часов.
- ППГ «Рени» - от 2 до 6 часов.
- ППГ «Платоновое» - от 1 до 5 часов.
- ППГ «Мамалыга» - от 1 до 4 часов.
- ППГ «Порубное» - от 2 до 5 часов.
- ППГ «Дьяково» - от 12 минут до 5 часов.
- ППГ «Чоп (Тиса)» - от 30 минут до 6 часов.



- ППГ «Ужгород» - от 3 до 7 часов.
- ППГ «Шегини» - от 30 минут до 5 часов.
- ППГ «Рава-Русская» - от 25 минут до 5 часов.
- ППГ «Ягодин» - от 1 до 5 часов.

Лучшие оценки в отношении времени, необходимого в среднем на осуществление контроля, получил ППГ «Новые Яловичи» - 1,6 ч, за ним следует «Бачевск» - 1,8 ч, в то время как среднее время в ППГ «Гоптовка» составляет 2,8 ч, «Должанский» – 2,5 ч, «Новоазовск» – 2,6 ч, «Рени» – 2,8 ч, «Платоновое» – 2,6 ч, «Мамалыга» – 2,6 ч, «Порубное» – 2,5 ч, «Дьяково» – 1,9 ч, Чоп (Тиса) – 3,0 ч, «Ужгород» – 3,0 ч, «Шегини» – 2,3 ч, «Рава-Русская» - 2,1 ч, «Ягодин» – 2,6 ч.

В ППГ «Новоазовск», «Гоптовка» и «Ужгород» необходимо оптимизировать время осуществления контроля и сократить разрыв между минимальным и максимальным временем.

Показатель стоимости

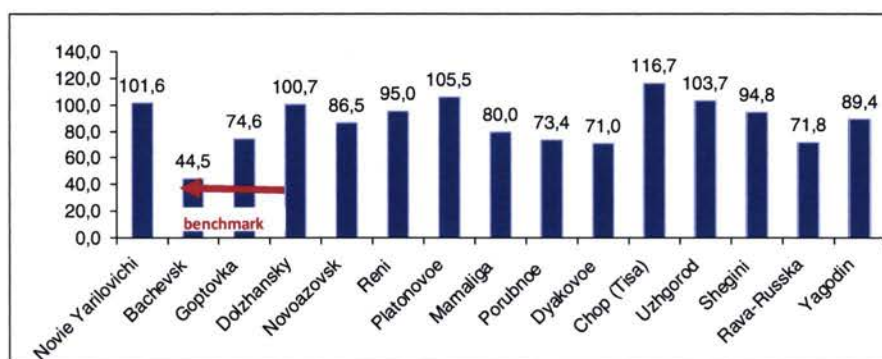


Рис. 43: Оценки показателя стоимости в ППГ Украины

Индекс стоимости рассчитывается на основе данных о формальных и неформальных платежах. Официальные платежи в ППГ Украины варьируются от 2 до 90 евро за одну поездку. Такая разница связана с различными категориями груза, сборами, применяемыми к различным видам груза, стоимостью стоянки и т.д. Дорожные штрафы, взимаемые на границе, не рассматриваются в качестве официальных платежей в данном исследовании.

- ППГ «Новые Яловичи» - от 5,0 евро до 67,0 евро;
- ППГ «Бачевск» - от 2,0 евро до 70,0 евро;
- ППГ «Гоптовка» - от 10,0 евро до 100,0 евро;
- ППГ «Должанский» - от 8,0 евро до 80,0 евро;
- ППГ «Новоазовск» - от 2,0 евро до 70,0 евро;



- ППГ «Рени» - от 20,0 евро до 75,0 евро;
- ППГ «Платоновое» - от 12,0 евро до 57,0 евро;
- ППГ «Мамалыга» - от 5,0 евро до 70,0 евро;
- ППГ «Порубное» - от 20,0 евро до 80,0 евро;
- ППГ «Дьяково» - от 5,0 евро до 58,0 евро;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - от 3,0 евро до 76,0 евро;
- ППГ «Ужгород» - от 20,0 евро до 90,0 евро;
- ППГ «Шегини» - от 5,0 евро до 75,0 евро;
- ППГ «Рава-Русская» - от 5,0 евро до 75,0 евро;
- ППГ «Ягодин» - от 5,0 евро до 90,0 евро.

Лучшие оценки по показателю официальных платежей получил ППГ «Новоазовск», где их средний размер составляет 16,2 евро за одну поездку, в то время как в ППГ «Новые Яловичи» он составляет 21,7 евро, «Бачевск» – 19,1 евро, «Гоптовка» – 20,6 евро, «Должанский» – 26,9 евро, «Рени» – 24,9 евро, «Платоновое» – 25,9 евро, «Мамалыга» – 25,9 евро, «Порубное» – 23,9 евро, «Дьяково» – 20,0 евро, «Чоп (Тиса)» – 24,3 евро, «Ужгород» – 23,6 евро, «Шегини» – 27,6 евро, «Рава-Русская» – 29,0 евро, «Ягодин» – 21,9 евро.

Суммы неформальных платежей, возникающих в ППГ Украины, варьируются от 0 евро до 300 евро за одну поездку:

- ППГ «Новые Яловичи» - от 10 до 220 евро;
- ППГ «Бачевск» - от 1 до 300 евро;
- ППГ «Гоптовка» - от 20 до 200 евро;
- ППГ «Должанский» - от 10 до 200 евро;
- ППГ «Новоазовск» - от 5 до 180 евро;
- ППГ «Рени» - от 20 до 250 евро;
- ППГ «Платоновое» - от 10 до 250 евро;
- ППГ «Мамалыга» - от 5 до 200 евро;
- ППГ «Порубное» - от 25 до 200 евро;
- ППГ «Дьяково» - от 5 до 130 евро;



- ППГ «Чоп (Тиса)» - от 0 до 300 евро;
- ППГ «Ужгород» - от 80 до 300 евро;
- ППГ «Шегини» - от 3 до 180 евро;
- ППГ «Рава-Русская» - от 5 до 150 евро;
- ППГ «Ягодин» - от 5 до 150 евро.

Наилучшую оценку с точки зрения размера неформальных платежей получил ППГ «Мамалыга» (где средний показатель составил, в соответствии с полученной информацией, 40,6 евро за одну поездку). Средний размер неформальных платежей в ППГ «Новые Яловичи» составил 50,7 евро, «Бачевск» – 60,1 евро, «Гоптовка» – 62,0 евро, «Должанский» – 73,1 евро, «Новоазовск» – 45,2 евро, «Рени» – 49,8 евро, «Платоновое» – 54,4 евро, «Порубное» – 56,5 евро, «Дьяково» – 58,8 евро, «Чоп (Тиса)» – 67,5 евро, «Ужгород» – 76,9 евро, «Шегини» – 61,3 евро, «Рава-Русская» – 55,0 евро, «Ягодин» - 71,7 евро за одну поездку.

Респонденты отметили систематическое возникновение неформальных платежей (в 63,2% от всех поездок). По отдельным пунктам пропуска этот суб-показатель составляет:

- ППГ «Новые Яловичи» - 80%;
- ППГ «Бачевск» - 50%;
- ППГ «Гоптовка» - 40%;
- ППГ «Должанский» - 75%;
- ППГ «Новоазовск» - 80%;
- ППГ «Рени» - 60%;
- ППГ «Платоновое» - 75%;
- ППГ «Мамалыга» - 50%;
- ППГ «Порубное» - 40%;
- ППГ «Дьяково» - 75%;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - 50%;
- ППГ «Ужгород» - 62.5 %;
- ППГ «Шегини» - 80%;
- ППГ «Рава-Русская» - 50%;



- ППГ «Ягодин» - 80%.

В ППГ «Новые Яловичи», «Новоазовск», «Шегини» и «Ягодин» необходимо принять дополнительные антикоррупционные меры.

Показатель таможенных процедур

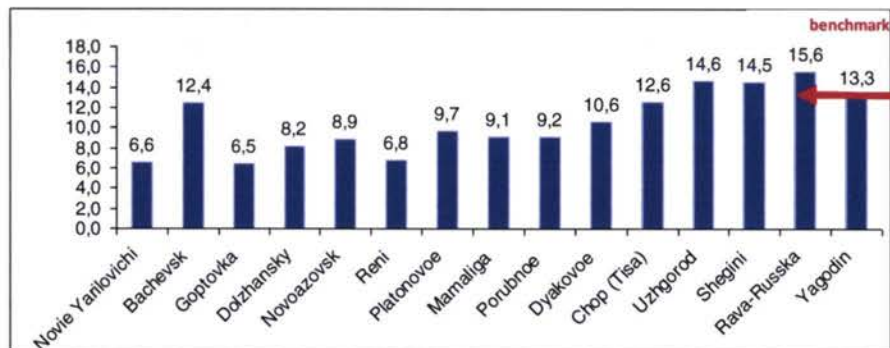


Рис. 44: Оценки показателя таможенных процедур в ППГ Украины

Пункты пропуска, расположенные на украинско-польской границе («Шегини», «Рава-Русская» и «Ягодин»), получили наилучшие оценки. Польша широко использует компьютерные технологии при транспортировке грузов через границы. Каждый грузовой автомобиль, прибывающий на пограничный пункт, получает электронную карту, которая считывается автоматически на всех этапах процесса оформления, а также в пунктах контроля других ведомств. Такие карты позволяют получить всеобъемлющие статистические данные, а также используется в качестве контрольной квитанции / пропуска на въезд. Единственным ограничением польской системы является то, что она, судя по всему, фиксирует время ожидания в очереди до въезда на пограничный объект. Данные о задержках на границе публикуются на сайтах таможен и обновляются несколько раз в день.

В среднем, в 22,6% поездок грузы подвергаются физическому досмотру. По итогам сравнения отдельных ППГ были выявлены сходные результаты. Средний показатель физического досмотра в различных ППГ Украины выглядит следующим образом:

- ППГ «Новые Яловичи» - 26,3 %;
- ППГ «Бачевск» - 21,3 %;
- ППГ «Гоптовка» - 25%;
- ППГ «Должанский» - 23,8 %;
- ППГ «Новоазовск» - 27,5 %;
- ППГ «Рени» - 18%;
- ППГ «Платоновое» - 27,5 %;
- ППГ «Мамалыга» - 18,8 %;



- ППГ «Порубное» - 18,3 %;
- ППГ «Дьяково» - 25%;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - 18,3 %;
- ППГ «Ужгород» - 18,6 %;
- ППГ «Шегини» - 21%;
- ППГ «Рава-Русская» - 25%;
- ППГ «Ягодин» - 25%.

Несмотря на то, что онлайн обработка документов в Украине возможна, такая процедура, как сообщается, применяется в действительности лишь частично. Онлайн-обработка сопроводительных документов, согласно полученным данным, применяется в среднем лишь в 77% случаев.

- ППГ «Новые Яловичи» - 80%;
- ППГ «Бачевск» - 60 %;
- ППГ «Гоптовка» - 75%;
- ППГ «Должанский» - 75 %;
- ППГ «Новоазовск» - 75 %;
- ППГ «Рени» - 60 %;
- ППГ «Платоновое» - 100 %;
- ППГ «Мамалыга» - 75%;
- ППГ «Порубное» - 75%;
- ППГ «Дьяково» - 100%;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - 60 %;
- ППГ «Ужгород» - 80%;
- ППГ «Шегини» - 60%;
- ППГ «Рава-Русская» - 100%;
- ППГ «Ягодин» - 80%.

Электронная подача таможенной декларации применялась лишь в 63,3 % случаев. Респонденты, пересекавшие границу в ППГ «Шегини», осуществляли подачу декларации в



электронной форме в 80 % случаев. Что касается остальных ППГ, там декларации в электронной форме подавались лишь 40-75 % случаев:

- ППГ «Новые Яловичи» - 60%;
- ППГ «Бачевск» - 40 %;
- ППГ «Гоптовка» - 50 %;
- ППГ «Должанский» - 50%;
- ППГ «Новоазовск» - 75%;
- ППГ «Рени» - 60%;
- ППГ «Платоновое» - 75%;
- ППГ «Мамалыга» - 75%;
- ППГ «Порубное» - 75%;
- ППГ «Дьяково» - 75%;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - 40%;
- ППГ «Ужгород» - 60%;
- ППГ «Рава-Русская» - 75%;
- ППГ «Ягодин» - 60%.

В ППГ Украины имеется потенциал для оптимизации с точки зрения внедрения и расширения апелляционных возможностей. Исследование показывает, что лишь в 53,7% всех случаев существует возможность для апелляции:

- ППГ «Новые Яловичи» - 40%;
- ППГ «Бачевск» - 60%;
- ППГ «Гоптовка» - 50%;
- ППГ «Должанский» - 50%;
- ППГ «Новоазовск» - 50%;
- ППГ «Рени» - 60%;
- ППГ «Платоновое» - 50%;
- ППГ «Мамалыга» - 50%;



- ППГ «Порубное» - 50%;
- ППГ «Дьяково» - 75%;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - 60%;
- ППГ «Ужгород» - 60%;
- ППГ «Шегини» - 60%;
- ППГ «Рава-Русская» - 50%;
- ППГ «Ягодин» - 40%.

В ППГ «Ягодин» необходимо обратить особое внимание на эту проблему в целях удовлетворения потребностей транспортной отрасли. Пользователи также отмечают высокую степень дублирования функций контроля грузов между пограничными агентствами. В среднем, в 70 % случаев транспортные компании отмечали дублирование процессов контроля.

- ППГ «Новые Яловичи» - 80%;
- ППГ «Бачевск» - 60%;
- ППГ «Гоптовка» - 80%;
- ППГ «Должанский» - 75%;
- ППГ «Новоазовск» - 75%;
- ППГ «Рени» - 80%;
- ППГ «Платоновое» - 75%;
- ППГ «Мамалыга» - 75%;
- ППГ «Порубное» - 75%;
- ППГ «Дьяково» - 75%;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - 60%;
- ППГ «Ужгород» - 60%;
- ППГ «Шегини» - 60%;
- ППГ «Рава-Русская» - 60%;
- ППГ «Ягодин» - 60%;



Показатель эффективности процесса оформления

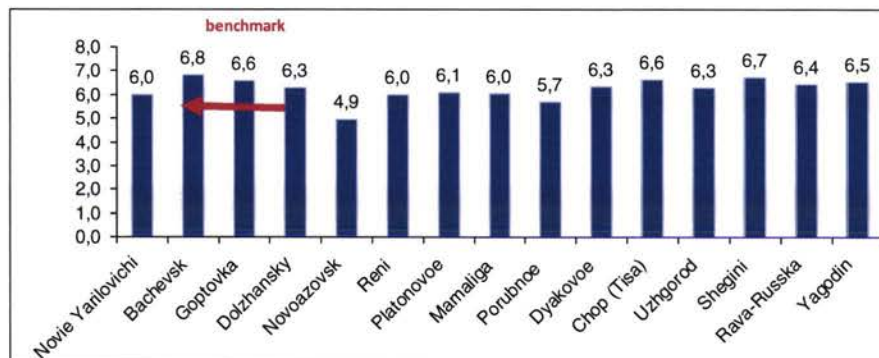


Рис. 45: Оценки показателя эффективности процесса оформления в ППГ Украины

Адекватность числа функционирующих полос движения в ППГ Украины в среднем оценивается на уровне 54,7%:

- ППГ «Новые Яловичи» - 68%;
- ППГ «Бачевск» - 58%;
- ППГ «Гоптовка» - 56%;
- ППГ «Должанский» - 45%;
- ППГ «Новоазовск» - 36%;
- ППГ «Рени» - 60%;
- ППГ «Платоновое» - 45%;
- ППГ «Мамалыга» - 55%;
- ППГ «Порубное» - 48%;
- ППГ «Дьяково» - 45%;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - 60%;
- ППГ «Ужгород» - 63%;
- ППГ «Шегини» - 64%;
- ППГ «Рава-Русская» - 55%;
- ППГ «Ягодин» - 64%.

По сообщениям респондентов, число функционирующих полос движения в ППГ «Новоазовск», «Должанский», «Платоновое», «Дьяково» значительно ниже достаточного уровня.



Адекватность зон для обработки и досмотра в ППГ Украины оценивается в 63,1%:

- ППГ «Новые Яловичи» - 40%;
- ППГ «Бачевск» - 66%;
- ППГ «Гоптовка» - 64%;
- ППГ «Должанский» - 55%;
- ППГ «Новоазовск» - 50%;
- ППГ «Рени» - 60%;
- ППГ «Платоновое» - 65%;
- ППГ «Мамалыга» - 50%;
- ППГ «Порубное» - 52%;
- ППГ «Дьяково» - 80%;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - 68%;
- ППГ «Ужгород» - 65%;
- ППГ «Шегини» - 72%;
- ППГ «Рава-Русская» - 85%;
- ППГ «Ягодин» - 76%.

ППГ «Новые Яловичи», «Новоазовск», «Мамалыга», «Порубное» и «Должанский» должны расширить зоны досмотра для упрощения проверок и повышения пропускной способности.

Адекватность ресурсов физического контроля в ППГ Украины оценивается на уровне 62,5 %:

- ППГ «Новые Яловичи» - 52%;
- ППГ «Бачевск» - 77%;
- ППГ «Гоптовка» - 65%;
- ППГ «Должанский» - 65%;
- ППГ «Новоазовск» - 70%;
- ППГ «Рени» - 56%;
- ППГ «Платоновое» - 55%;
- ППГ «Мамалыга» - 65%;



- ППГ «Порубное» - 56%;
- ППГ «Дьяково» - 55%;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - 66%;
- ППГ «Ужгород» - 71%;
- ППГ «Шегини» - 60%;
- ППГ «Рава-Русская» - 60%;
- ППГ «Ягодин» - 64%.

Ресурсы физического контроля транспортных средств требуют срочного совершенствования в ППГ «Новые Яловичи», «Платоновое», «Дьяково», «Рени», «Порубное».

Пользователи оценивают эффективность персонала в ППГ Украины на уровне 45,3 %:

- ППГ «Новые Яловичи» - 40%;
- ППГ «Бачевск» - 55%;
- ППГ «Гоптовка» - 64%;
- ППГ «Должанский» - 40%;
- ППГ «Новоазовск» - 33%;
- ППГ «Рени» - 48%;
- ППГ «Платоновое» - 40%;
- ППГ «Мамалыга» - 40%;
- ППГ «Порубное» - 36%;
- ППГ «Дьяково» - 35%;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - 65%;
- ППГ «Ужгород» - 55%;
- ППГ «Шегини» - 44%;
- ППГ «Рава-Русская» - 40%;
- ППГ «Ягодин» - 44%.

Особенно низкая эффективность сотрудников отмечена в ППГ «Новоазовск», «Дьяково» и «Порубное». В связи с этим рекомендуется принять меры по развитию кадрового



потенциала и организовать повышение квалификации сотрудников с целью повышения общей эффективности. Кроме того, рекомендуется разработать систему управления человеческими ресурсами, включая меры по мотивации и повышению удовлетворенности работников и проведение поведенческих тренингов.

Компетентность сотрудников ППГ Украины в среднем оценивается на уровне 57,9%:

- ППГ «Новые Яловичи» - 64%;
- ППГ «Бачевск» - 58%;
- ППГ «Гоптовка» - 48%;
- ППГ «Должанский» - 65%;
- ППГ «Новоазовск» - 47%;
- ППГ «Рени» - 60%;
- ППГ «Платоновое» - 70%;
- ППГ «Мамалыга» - 65%;
- ППГ «Порубное» - 52%;
- ППГ «Дьяково» - 50%;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - 58%;
- ППГ «Ужгород» - 50%;
- ППГ «Шегини» - 64%;
- ППГ «Рава-Русская» - 55%;
- ППГ «Ягодин» - 64%.

Низкую оценку в отношении компетентности сотрудников получили ППГ «Новоазовск», «Гоптовка», «Дьяково» и «Ужгород». В этой связи для данных пунктов пропуска необходимо разработать комплексную программу повышения квалификации персонала. Кроме того, в целях повышения общей эффективности работы сотрудников могут потребоваться новые методы найма персонала.

Средний уровень удовлетворенности качеством и стандартами работы транспортных агентств в ППГ Украины составляет 55,3%:

- ППГ «Новые Яловичи» - 56%;
- ППГ «Бачевск» - 63%;
- ППГ «Гоптовка» - 60%;



- ППГ «Должанский» - 60%;
- ППГ «Новоазовск» - 37%;
- ППГ «Рени» - 48%;
- ППГ «Платоновое» - 60%;
- ППГ «Мамалыга» - 60%;
- ППГ «Порубное» - 52%;
- ППГ «Дьяково» - 55%;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - 53%;
- ППГ «Ужгород» - 53%;
- ППГ «Шегини» - 60%;
- ППГ «Рава-Русская» - 55%;
- ППГ «Ягодин» - 60%.

ППГ «Новоазовск», «Рени» и «Порубное» должны срочно принять меры по повышению уровня соответствующих услуг.

Качество и стандарты услуг страховых агентств в ППГ Украины в среднем представляются респондентам адекватными на 53%:

- ППГ «Новые Яловичи» - 52%;
- ППГ «Бачевск» - 73%;
- ППГ «Гоптовка» - 75%;
- ППГ «Должанский» - 55%;
- ППГ «Новоазовск» - 37%;
- ППГ «Рени» - 40%;
- ППГ «Платоновое» - 45%;
- ППГ «Мамалыга» - 45%;
- ППГ «Порубное» - 48%;
- ППГ «Дьяково» - 65%;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - 68%;



- ППГ «Ужгород» - 58%;
- ППГ «Шегини» - 56%;
- ППГ «Рава-Русская» - 40%;
- ППГ «Ягодин» - 40%.

Качество и стандарты услуг страховых агентств в ППГ «Новоазовск», «Рени», «Рава-Русская» и «Ягодин» должны быть повышены, в частности, с точки зрения уменьшения рисков транспортировки.

Качество и стандарты услуг санитарных и фитосанитарных агентств в ППГ Украины в среднем представляются респондентам адекватными на 44,6%:

- ППГ «Новые Яловичи» - 36%;
- ППГ «Бачевск» - 48%;
- ППГ «Гоптовка» - 56%;
- ППГ «Должанский» - 60%;
- ППГ «Новоазовск» - 33%;
- ППГ «Рени» - 44%;
- ППГ «Платоновое» - 40%;
- ППГ «Мамалыга» - 45%;
- ППГ «Порубное» - 35%;
- ППГ «Дьяково» - 50%;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - 40%;
- ППГ «Ужгород» - 38%;
- ППГ «Шегини» - 44%;
- ППГ «Рава-Русская» - 60%;
- ППГ «Ягодин» - 40%.

Качество и стандарты услуг санитарных и фитосанитарных агентств в ППГ «Новоазовск», «Порубное», «Новые Яловичи» и «Ужгород» необходимо срочно повысить, а также внедрить более совершенные методы и практики контроля.

Качество и стандарты услуг экологических и радиологических агентств в ППГ Украины оценивается на уровне 50,2%:



- ППГ «Новые Яловичи» - 56%;
- ППГ «Бачевск» - 51%;
- ППГ «Гоптовка» - 45%;
- ППГ «Должанский» - 50%;
- ППГ «Новоазовск» - 43%;
- ППГ «Рени» - 52%;
- ППГ «Платоновое» - 55%;
- ППГ «Мамалыга» - 40%;
- ППГ «Порубное» - 50%;
- ППГ «Дьяково» - 60%;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - 43%;
- ППГ «Ужгород» - 38%;
- ППГ «Шегини» - 64%;
- ППГ «Рава-Русская» - 50%;
- ППГ «Ягодин» - 56%.

Экологические и радиологические агентства в ППГ «Ужгород», «Мамалыга», «Новоазовск» и «Чоп (Тиса)» должны срочно повысить уровень сервиса и, в частности, пересмотреть их системы контроля.

Подъездные дороги к ППГ Украины соответствуют ожиданиям пользователей на 54,4 %:

- ППГ «Новые Яловичи» - 56%;
- ППГ «Бачевск» - 49%;
- ППГ «Гоптовка» - 40%;
- ППГ «Должанский» - 50%;
- ППГ «Новоазовск» - 43%;
- ППГ «Рени» - 52%;
- ППГ «Платоновое» - 55%;
- ППГ «Мамалыга» - 60%;



- ППГ «Порубное» - 65%;
- ППГ «Дьяково» - 55%;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - 58%;
- ППГ «Ужгород» - 58%;
- ППГ «Шегини» - 56%;
- ППГ «Рава-Русская» - 60%;
- ППГ «Ягодин» - 60%.

Качество подъездных дорог и их использование необходимо срочно улучшить в ППГ «Гоптовка», «Новоазовск», «Бачевск» и «Должанский».

Показатель риска

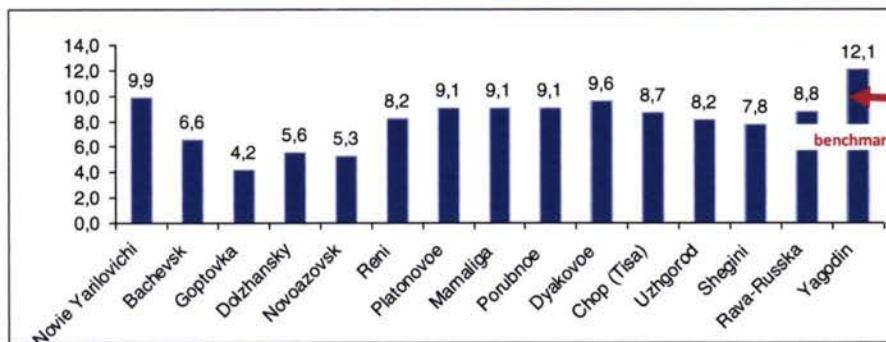


Рис. 46: Оценки показателя риска в ППГ Украины

Уровень риска потери грузов в ППГ Украины составляет в среднем 44,1%:

- ППГ «Новые Яловичи» - 52%;
- ППГ «Бачевск» - 32.5 %;
- ППГ «Гоптовка» - 20%;
- ППГ «Должанский» - 40%;
- ППГ «Новоазовск» - 40%;
- ППГ «Рени» - 44%;
- ППГ «Платоновое» - 55%;
- ППГ «Мамалыга» - 55%;
- ППГ «Порубное» - 55%;



- ППГ «Дьяково» - 55%;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - 42.5 %;
- ППГ «Ужгород» - 35%;
- ППГ «Шегини» - 44%;
- ППГ «Рава-Русская» - 40%;
- ППГ «Ягодин» - 52%.

Меры по предотвращению потери грузов должны быть приняты в ППГ «Платоновое», «Мамалыга», «Порубное» и «Дьяково».

Уровень риска повреждения грузов в ППГ Украины составляет в среднем 49,2%:

- ППГ «Новые Яловичи» - 52%;
- ППГ «Бачевск» - 52.5 %;
- ППГ «Гоптовка» - 36%;
- ППГ «Должанский» - 35%;
- ППГ «Новоазовск» - 40%;
- ППГ «Рени» - 52%;
- ППГ «Платоновое» - 50%;
- ППГ «Мамалыга» - 50%;
- ППГ «Порубное» - 50%;
- ППГ «Дьяково» - 50%;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - 45%;
- ППГ «Ужгород» - 55%;
- ППГ «Шегини» - 52%;
- ППГ «Рава-Русская» - 50%;
- ППГ «Ягодин» - 68%.

ППГ «Ягодин», «Ужгород» и «Бачевск» должны обратить особое внимание на риск повреждения грузов и принять меры по снижению таких рисков.



Средний уровень отказов в прохождении таможенной очистки в ППГ Украины составляет 43,2%:

- ППГ «Новые Яловичи» - 32%;
- ППГ «Бачевск» - 37.5 %;
- ППГ «Гоптовка» - 40%;
- ППГ «Должанский» - 40%;
- ППГ «Новоазовск» - 28%;
- ППГ «Рени» - 48%;
- ППГ «Платоновое» - 50%;
- ППГ «Мамалыга» - 50%;
- ППГ «Порубное» - 50%;
- ППГ «Дьяково» - 50%;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - 42.5 %;
- ППГ «Ужгород» - 42.5 %;
- ППГ «Шегини» - 40%;
- ППГ «Рава-Русская» - 45%;
- ППГ «Ягодин» - 52%.

В целях снижения риска отказов в таможенном оформлении необходимо внедрить систему предварительного контроля.

Средний уровень предсказуемости процесса оформления и своевременной доставки грузов для ППГ Украины составляет 51,7%:

- ППГ «Новые Яловичи» - 60%;
- ППГ «Бачевск» - 47.5 %;
- ППГ «Гоптовка» - 35%;
- ППГ «Должанский» - 40%;
- ППГ «Новоазовск» - 36%;
- ППГ «Рени» - 48%;



- ППГ «Платоновое» - 55%;
- ППГ «Мамалыга» - 55%;
- ППГ «Порубное» - 50%;
- ППГ «Дьяково» - 55%;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - 65%;
- ППГ «Ужгород» - 62.5 %;
- ППГ «Шегини» - 48%;
- ППГ «Рава-Русская» - 55%;
- ППГ «Ягодин» - 64%.

ППГ «Гоптовка», «Новоазовск» и «Должанский» получили самые низкие оценки с точки зрения предсказуемости процесса оформления и своевременной доставки грузов. Рекомендуются решить эту проблему с помощью мер по повышению квалификации соответствующих сотрудников.

Прозрачность процессов в среднем оценивается на уровне 38,9%:

- ППГ «Новые Яловичи» - 52%;
- ППГ «Бачевск» - 35%;
- ППГ «Гоптовка» - 32%;
- ППГ «Должанский» - 35%;
- ППГ «Новоазовск» - 40%;
- ППГ «Рени» - 40%;
- ППГ «Платоновое» - 35%;
- ППГ «Мамалыга» - 35%;
- ППГ «Порубное» - 40%;
- ППГ «Дьяково» - 40%;
- ППГ «Чоп (Тиса)» - 37.5 %;
- ППГ «Ужгород» - 32.5 %;
- ППГ «Шегини» - 40%;



- ППГ «Рава-Русская» - 45%;
- ППГ «Ягодин» - 44%.

Проблемам прозрачности необходимо уделить особое внимание в ППГ «Гоптовка» и «Ужгород». Руководство ППГ должно принять меры, направленные на повышение ответственности сотрудников и их приверженность принципам прозрачности в соответствии с лучшей международной практикой.

4.7 Совокупный индекс: сравнение дорожных ППГ по странам

Время

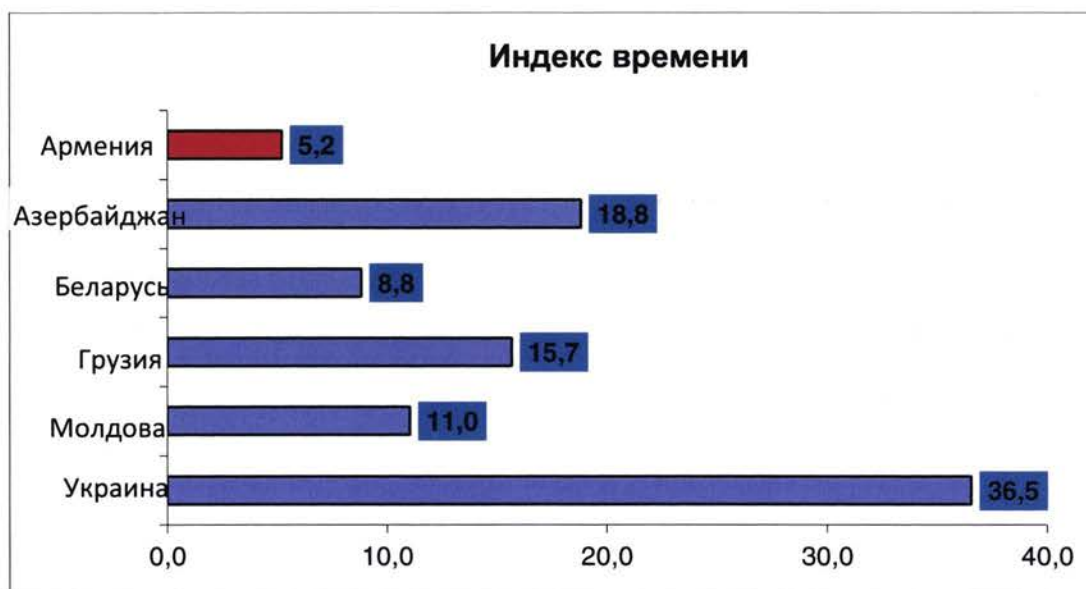


Рис. 47: Оценки показателя времени – сравнение между странами

Армения занимают лидирующую позицию по показателю времени. Этот показатель складывается из следующих суб-показателей:

- Время, затраченное на подготовку документов
- Время между прибытием на границу и началом прохождения контроля
- Время с момента подачи документов до момента завершения контроля

Показатели ППГ Беларуси близки к показателям ППГ Армении. Эффективность работы обеспечивается за счет применения универсальной процедуры оформления на армянских и белорусских пунктах пересечения границы. Это означает, что все процедуры контроля, например, таможенное оформление, пограничный, ветеринарный, санитарный контроль и т.д. выполняются в одном месте. Преимущество такого подхода заключается в том, что транспортные операторы должны останавливаться на контрольно-пропускном пункте только один раз (за исключением каких-либо остановок, обусловленных дорожными знаками).



То есть, все необходимое оформление физических лиц, транспортных средств, которыми они управляют и любых товаров, которые они транспортируют, осуществляются в одном месте, как правило, без необходимости покидать транспортное средство. Должностные лица из различных государственных контрольных ведомств сами приходят к припаркованному транспортному средству и осуществляют процедуры оформления (опрос лиц, осмотр транспортных средств). Необходимые документы заполняются представителями соответствующих ведомств.



Рис. 48: Время, необходимое для подготовки документов – сравнение по странам.

С точки зрения времени, затрачиваемого на подготовку документов, лидирующую позицию занимает Армения (в среднем 3,1 ч). В Украине весь процесс занимает 25,1 часов. Украине предстоит пройти долгий путь в направлении приведения уровня соответствующих услуг в соответствие с европейскими стандартами, особенно после того, как страна подписала Соглашение об ассоциации с Европейским Союзом.

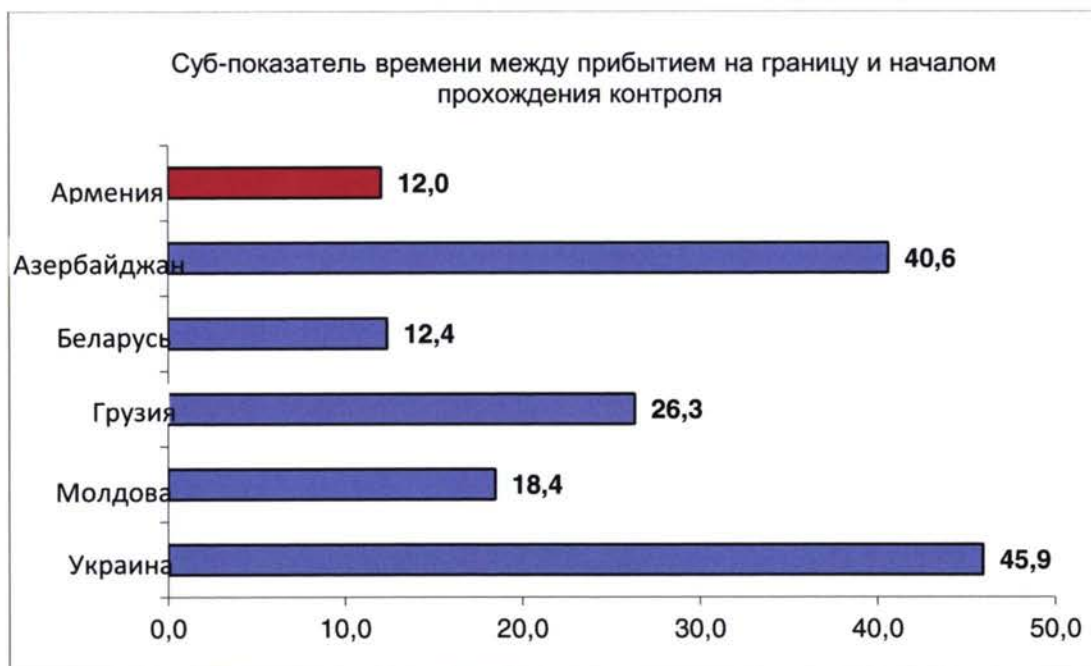


Рис. 49: Время между прибытием на границу и началом прохождения контроля

Ожидание в очереди занимает больше всего времени в Украине и Азербайджане.

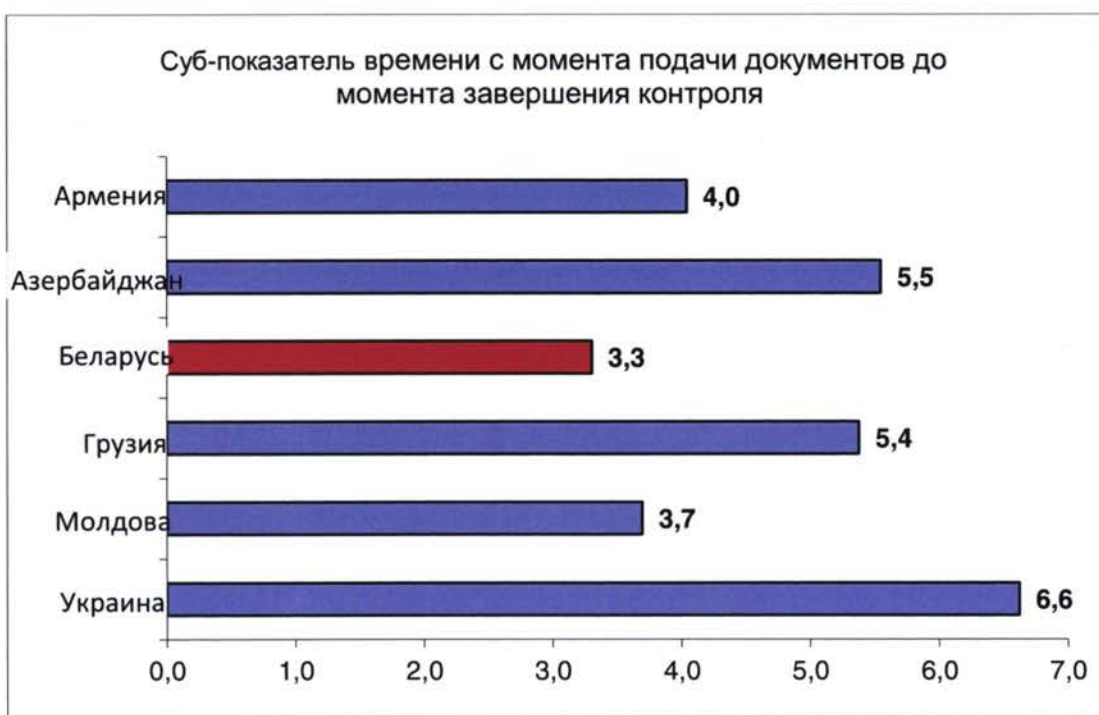


Рис. 50: Время с момента подачи документов до момента завершения контроля

Весь процесс с момента подачи документов до завершения процесса оформления на украинских пунктах пропуска занимает в два раза больше времени, чем в Беларуси. Азербайджан и Грузия также должны сократить время прохождения контроля. Задержки



обусловлены не только сложными процедурами и нетарифными барьерами, но и дублированием функций многочисленных ведомств, участвующих в процессах оформления.

Стоимость



Рис.51: Оценки показателя стоимости – сравнение по странам

Армения получила наилучшие оценки по показателю стоимости. Этот показатель складывается из следующих суб-показателей:

- Официальные платежи
- Неофициальные платежи
- Систематические неофициальные платежи (согласно сообщениям)

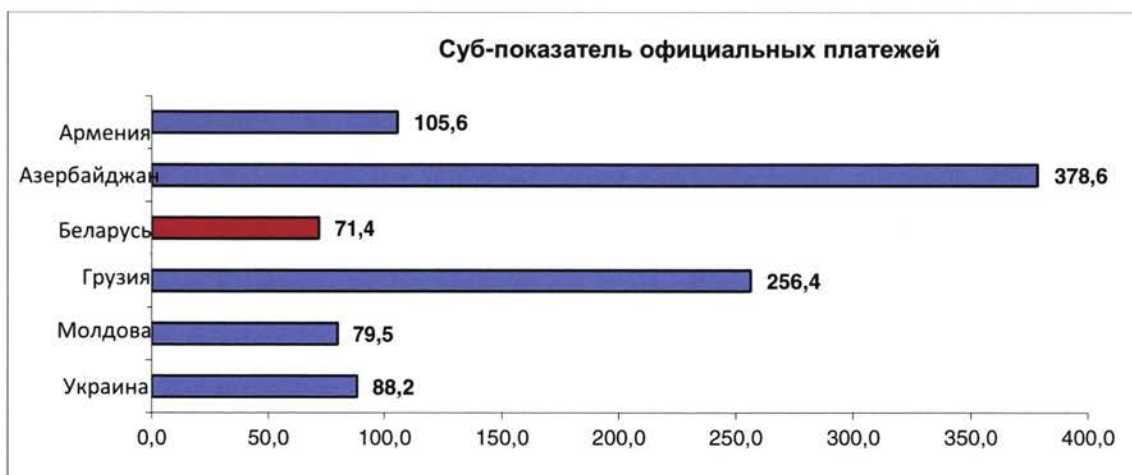


Рис. 52: Официальные платежи - сравнение по странам.



Официальные платежи варьируются от 14,6 евро в среднем в Беларуси до 88,6 евро в Азербайджане за одну поездку. Такая разница связана с различными категориями грузов, сборами, применяемыми к отдельным видам грузов, стоимостью стоянок и т.д. Дорожные штрафы, взимаемые на границе, не рассматриваются в качестве официальных платежей в данном исследовании.

ППГ Армении – 26,9 евро;

ППГ Азербайджана – 88,6 евро;

ППГ Беларуси – 14,6 евро;

ППГ Грузии – 83,5 евро;

ППГ Молдовы – 22,5 евро;

ППГ Украины – 23,4 евро.



Рис. 53: Неофициальные платежи – сравнение по странам.

Наилучшие оценки по суб-показателю среднего размера неофициальных платежей получила Армения, в то время как Украина получила наихудшие оценки. Средний размер неофициальных платежей в пунктах пропуска разных стран составляет:

ППГ Армении – 46,7 евро;

ППГ Азербайджана – 59,4 евро;

ППГ Беларуси – 37,9 евро;

ППГ Грузии – 69,1 евро;

ППГ Молдовы – 46,7 евро;

ППГ Украины – 59,3 евро.



Одна из причин коррупции в обследованных странах заключается в низком уровне доходов контролирующих должностных лиц и непрозрачности процедур. Это вызывает мелкую коррупцию и создает среду, которая в дальнейшем способствует созданию серьезных коррупционных схем. Странам необходимо усилить меры по борьбе с коррупцией, которые могут включать, среди прочего:

- Привлекательные схемы стимулирования и структуру вознаграждения в рамках соответствующих ведомств;
- Строгие политики штрафов, например, криминализация всех форм коррупции от взяточничества до злоупотребления влиянием в корыстных целях; введение уголовной ответственности как для взятодателей, так и для взякополучателей;
- Выделение ресурсов на выявление коррупции среди государственных должностных лиц, таких как специальные подразделения прокуратуры или следственных органов, которые будут заниматься всеми случаями коррупции с участием государственных должностных лиц высокого уровня, включая сотрудников правоохранительных органов;
- Уголовная конфискация имущества / режимы конфискации при содействии органов финансовых расследований в целях обеспечения выявления доходов от коррупционных схем, подлежащих конфискации;
- Законодательство по борьбе с отмыванием денег и нормативные акты, затрудняющие сокрытие коррупционных доходов;
- Финансовый и налоговый контроль государственных органов со стороны национальных ревизионных управлений, позволяющий определить потери бюджетных поступлений;
- Правительственные нормативные акты для обеспечения прозрачности (законы об общественном доступе к информации);
- Комплексные стратегии по внедрению «электронного правительства», позволяющие предотвратить коррупцию в определенных сферах услуг, предоставляемых правоохранительными органами (например, связанных с дорожной полицией).

Все вышеперечисленные меры по борьбе с коррупцией в настоящее время являются частью более широкой антикоррупционной стратегии.

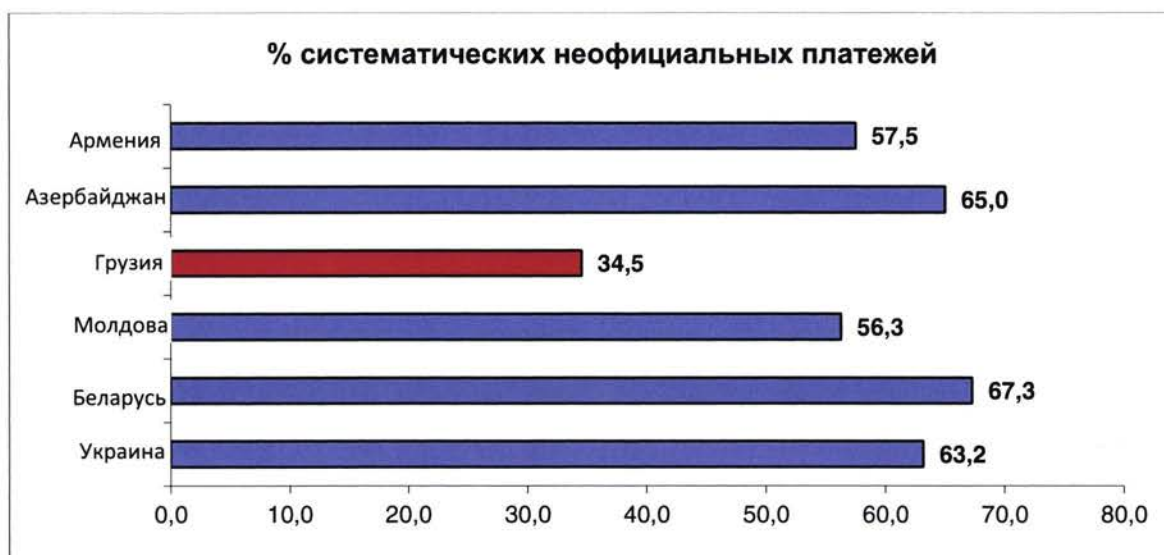


Рис. 54: Систематические неофициальные платежи – сравнение по странам.

Систематическое возникновение неформальных платежей колеблется от 34,5% случаев в Грузии до 67,3% случаев в Беларуси. В Азербайджане, Беларуси и Украине отмечается систематическое возникновение неформальных платежей на уровне свыше 60%, что в два раза чаще, чем в Грузии. Для Азербайджана, Беларуси и Украины рекомендуется включить в свои стратегии и программы секторального развития следующие меры.

1. Повышение заработной платы государственных служащих и сотрудников пограничных ведомств

Адекватное вознаграждение мотивирует работников, в то время как низкий уровень заработной платы лишает их стимулов и может вынудить их к попыткам увеличения своих доходов неофициальными путями.

2. Дебюрократизация

Коррупционные практики коррелируют с чрезмерной бюрократизацией процессов. Показатели неофициальных платежей свидетельствуют о необходимости устранения как можно большего числа бессмысленных правил и упрощения соответствующих процедур.

3. Подписание и обеспечение соблюдения международных конвенций

В современных условиях глобализации экономики коррупция все более приобретает трансграничный аспект. Таким образом, международно-правовая база должна стать ключевым компонентом любой национальной инициативы по борьбе с коррупцией. Ситуация значительно улучшилась за последнее десятилетие. В дополнение к Конвенции ОЭСР по борьбе с взяточничеством в 2005 году вступила в силу Конвенция ООН против коррупции (КООНПК), которая к концу 2013 года была ратифицирована подавляющим большинством 140 государств, подписавших ее. Азербайджан и Беларусь ратифицировала Конвенцию в 2005 году, Украина - в 2009 году. КООНПК является перспективным инструментом, создавая глобальную структуру с участием развитых и развивающихся стран



и охватывая широкий круг вопросов, в том числе внутренней и внешней коррупции. Поскольку ООН не обладает правоприменительными полномочиями, эффективность Конвенции в качестве инструмента сдерживания коррупции будет в значительной степени зависеть от создания адекватных национальных механизмов мониторинга.

4. Применение передовых технологий

Поскольку несовершенное государственное регулирование предоставляет множество возможностей для коррупции, прямые контакты между государственными должностными лицами и гражданами могут открывать путь для незаконных сделок. Один из способов решения этой проблемы заключается в использовании доступных технологий, таких как Интернет. В некоторых странах степень использования онлайн-инструментов достаточно высока, но в большинстве стран ТРАСЕКА соответствующие процедуры все еще находятся в стадии разработки.

Таможенные процедуры

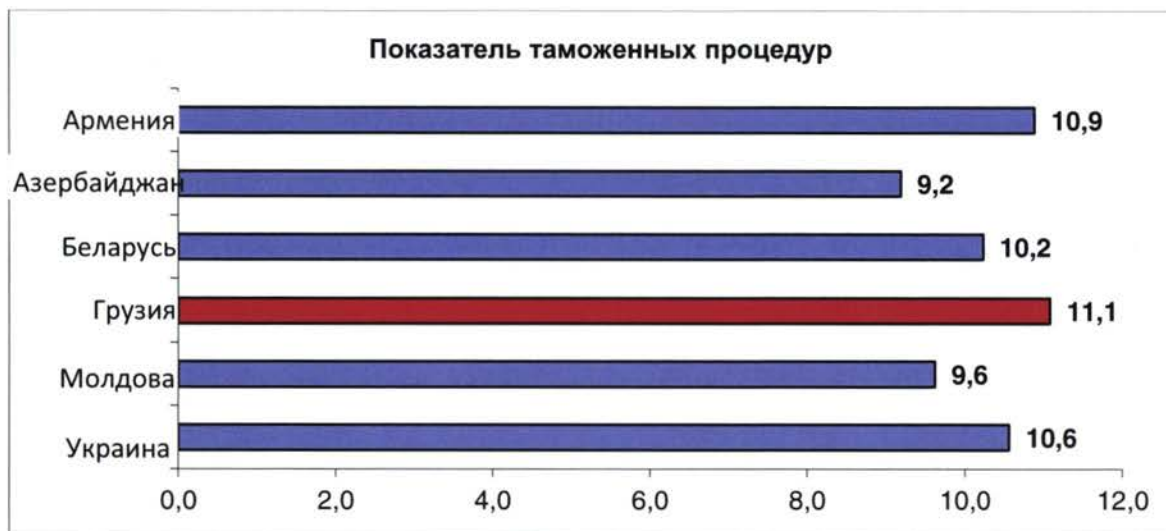


Рис. 55: Таможенные процедуры – сравнение по странам.

Первое место в рейтинге по показателю таможенных процедур было присуждено Грузии, последнее место - Азербайджану.

Средний процент физического досмотра на обследованных пунктах пропуска составил:

ППГ Армении – 27,1 %;

ППГ Азербайджана – 24,4 %;

ППГ Беларуси – 49,7 %;

ППГ Грузии – 19,2 %;

ППГ Молдовы – 28,3;



ППГ Украины – 22,6 %.

Несмотря на то, что онлайн-обработка документов возможна во всех странах, такая процедура, по полученным сообщениям, применяется лишь частично, в среднем:

ППГ Армении – 62,5 %;

ППГ Азербайджана – 61,7 %;

ППГ Беларуси – 64,5 %;

ППГ Грузии – 68,1 %;

ППГ Молдовы – 55%;

ППГ Украины – 77%.

Электронная подача таможенных деклараций осуществлялась лишь в 38,8% случаев в Молдове. 63,3 % респондентов воспользовались онлайн-формой в ППГ Украины. В остальных странах этот процент колебался в диапазоне 55-62,9 %:

ППГ Армении – 55%;

ППГ Азербайджана – 55%;

ППГ Беларуси – 57,4 %;

ППГ Грузии – 62,9 %;

ППГ Молдовы – 38,8;

ППГ Украины – 63,3 %.



Эффективность процессов оформления

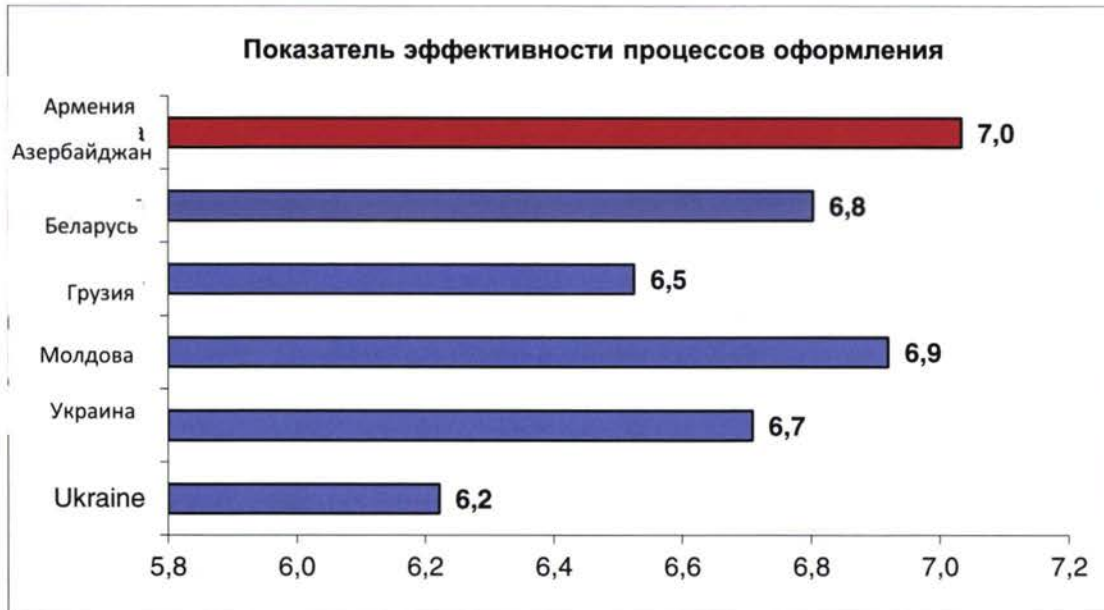


Рис. 56: Показатель эффективности таможенных процедур – сравнение по странам.

Лучшие оценки с точки зрения показателя эффективности процессов оформления получила Армения, худшие – Украина.

Оценка адекватности числа функционирующих полос движения составила в среднем:

- ППГ Армении – 62,5 %;
- ППГ Азербайджана – 66,1 %;
- ППГ Беларуси – 57,7 %;
- ППГ Грузии – 56,8 %;
- ППГ Молдовы – 63%;
- ППГ Украины – 54,7 %.

Число функционирующих полос движения в ППГ Украины и Грузии недостаточно и требует расширения.

Показатель адекватности зон обработки и досмотра в среднем составил:

- ППГ Армении – 62,1 %;
- ППГ Азербайджана – 70,0 %;
- ППГ Беларуси – 57,8 %;
- ППГ Грузии – 55,7 %;



- ППГ Молдовы – 61,5;
- ППГ Украины – 63,1 %.

ППГ Грузии и Беларуси должны расширить свои зоны досмотра в целях упрощения проверок и повышения пропускной способности.

Адекватность ресурсов физического контроля транспортных средств оценивается в среднем на уровне:

- ППГ Армении – 61,7 %;
- ППГ Азербайджана – 55%;
- ППГ Беларуси – 60,3 %;
- ППГ Грузии – 61,9 %;
- ППГ Молдовы – 55,5;
- ППГ Украины – 62,5 %.

Ресурсы физического досмотра транспортных средств в ППГ Азербайджана и Молдовы требуют усовершенствования.

Средний уровень эффективности персонала оценивается следующим образом:

- ППГ Армении – 53,7 %;
- ППГ Азербайджана – 48,4 %;
- ППГ Беларуси – 57,6 %;
- ППГ Грузии – 59,0 %;
- ППГ Молдовы – 52,8%;
- ППГ Украины – 45,3 %.

Респонденты отметили низкую эффективность работы персонала на всех пунктах пропуска. Особенно низкая эффективность зафиксирована в ППГ Украины и Азербайджана. В связи с этим рекомендуется принять меры по развитию кадрового потенциала и организовать повышение квалификации сотрудников с целью увеличения общей эффективности. Кроме того, рекомендуется разработать систему управления человеческими ресурсами, включая меры по мотивации и повышению удовлетворенности работников и проведение поведенческих тренингов.



Оценка компетентности сотрудников в пунктах пропуска разных стран составляет:

- ППГ Армении – 62,9 %;
- ППГ Азербайджана – 60,8 %;
- ППГ Беларуси – 53,7 %;
- ППГ Грузии – 60,9 %;
- ППГ Молдовы – 60,3;
- ППГ Украины – 57,9 %.

Самый низкий уровень компетентности сотрудников был отмечен в ППГ Беларуси и Украины. В этих странах необходимо разработать меры по развитию кадрового персонала и повышению квалификации. Кроме того, в целях повышения общей эффективности работы сотрудников могут потребоваться новые методы найма персонала.

Качество и стандарты услуг транспортных агентств в обследованных странах в среднем оцениваются респондентами следующим образом:

- ППГ Армении – 64,3 %;
- ППГ Азербайджана – 63,6 %;
- ППГ Беларуси – 59%;
- ППГ Грузии – 59,9 %;
- ППГ Молдовы – 62,1;
- ППГ Украины – 55,3 %.

Уровень сервиса в ППГ Украины и Беларуси должен быть существенно улучшен в целях оперативного реагирования, усовершенствования контроля и повышения эффективности затрат.

Качество и стандарты работы страховых агентств в пунктах пропуска оценивается следующим образом:

- ППГ Армении – 65,6 %;
- ППГ Азербайджана – 55,9 %;
- ППГ Беларуси – 61,8 %;
- ППГ Грузии – 69,9 %;
- ППГ Молдовы – 60,4;



- ППГ Украины – 53%.

Качество и стандарты работы страховых агентств в пунктах пропуска Украины и Азербайджана должны быть усовершенствованы, в частности, с точки зрения снижения рисков транспортировки.

Качество и стандарты работы санитарных и фитосанитарных агентств в среднем оцениваются следующим образом:

- ППГ Армении – 53,8 %;
- ППГ Азербайджана – 49,0 %;
- ППГ Беларуси – 51,3 %;
- ППГ Грузии – 55,0 %;
- ППГ Молдовы – 51,2%;
- ППГ Украины – 44,6 %.

Что касается качества и стандартов работы санитарных и фитосанитарных агентств в различных странах, в Украине и Азербайджане особенно необходимо внедрять усовершенствованные механизмы и практики контроля качества.

Качество и стандарты работы экологических и радиологических агентств в ППГ обследованных стран оцениваются следующим образом:

- ППГ Армении – 62,8 %;
- ППГ Азербайджана – 65,0 %;
- ППГ Беларуси – 55,4 %;
- ППГ Грузии – 62,5 %;
- ППГ Молдовы – 61,5%;
- ППГ Украины – 50,2 %.

Экологические и радиологические агентства в ППГ Украины и Беларуси должны улучшить свои услуги, и, в частности, пересмотреть свои системы контроля.

Оценка качества подъездных дорог к ППГ в обследованных странах выглядит следующим образом:

- ППГ Армении – 62,3 %;
- ППГ Азербайджана – 57,8 %;
- ППГ Беларуси – 52,9 %;



- ППГ Грузии – 60,2 %;
- ППГ Молдовы – 55,0%;
- ППГ Украины – 54,4 %.

Качество подъездных дорог к ППГ в Украине и Беларуси требует улучшения. Источниками инвестиций в дорожную инфраструктуру могли бы быть местные бюджеты, поступления от таможенных пошлин, а также международные проекты.

Риск

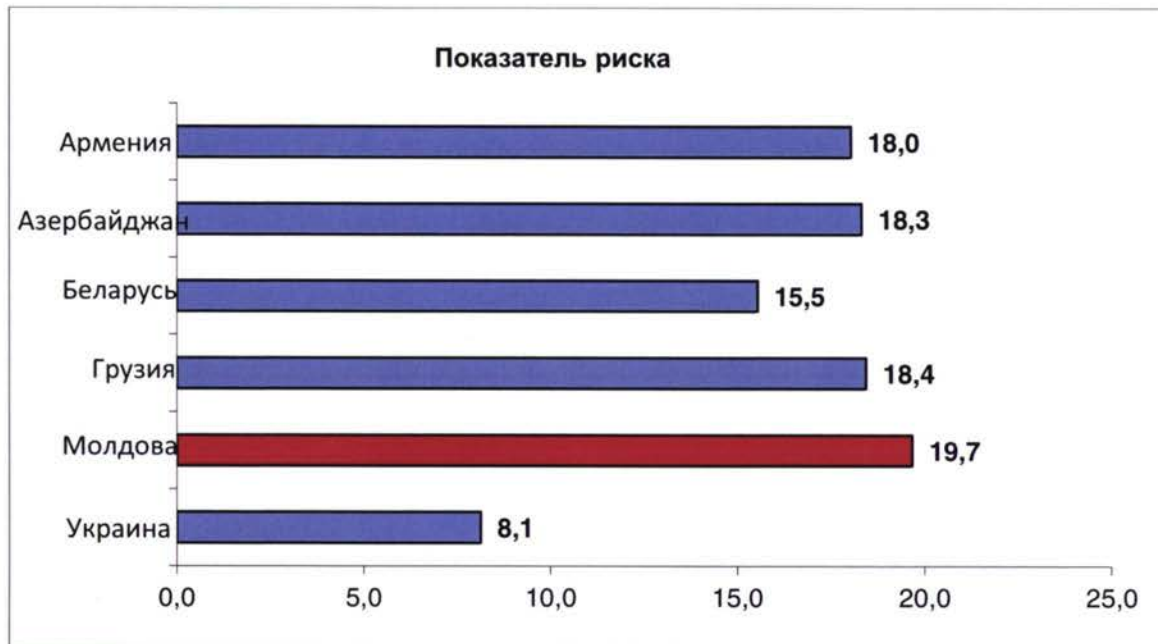


Рис. 57: Оценки показателя риска – сравнение между странами.

Молдова получила наилучшие оценки (самые низкие риски), Украина демонстрирует самые высокие риски.

Риск потери грузов по обследованным странам в среднем составляет:

- ППГ Армении – 59,9 %;
- ППГ Азербайджана – 61,2 %;
- ППГ Беларуси – 55,1 %;
- ППГ Грузии – 55,5 %;
- ППГ Молдовы – 55,6%;
- ППГ Украины – 44,1 %.



Меры, направленные на предотвращение потери грузов, должны быть приняты в ППГ Азербайджана и Армении.

Риск повреждения грузов по обследованным странам в среднем составляет:

- ППГ Армении – 54,2 %;
- ППГ Азербайджана – 48,2 %;
- ППГ Беларуси – 60,9 %;
- ППГ Грузии – 59,7 %;
- ППГ Молдовы – 49,3%;
- ППГ Украины – 49,2 %.

Беларусь и Грузия должны обратить особое внимание на риски повреждения грузов и принять меры, направленные на сокращение таких рисков.

Риск отказа в таможенном оформлении в обследованных странах в среднем составляет:

- ППГ Армении – 49,3 %;
- ППГ Азербайджана – 46,9 %;
- ППГ Беларуси – 55,0 %;
- ППГ Грузии – 53,8 %;
- ППГ Молдовы – 47,8;
- ППГ Украины – 43,2 %.

В целях снижения риска отказа в таможенном оформлении необходимо внедрять системы предварительного контроля.

Средний уровень предсказуемости процесса оформления и своевременной доставки составляет в разных странах:

- ППГ Армении – 60,3 %;
- ППГ Азербайджана – 60,0 %;
- ППГ Беларуси – 59,8 %;
- ППГ Грузии – 67,6 %;
- ППГ Молдовы – 60,9;
- ППГ Украины – 51,7 %.



ППГ Украины и Беларуси получили самые низкие оценки с точки зрения предсказуемости процесса оформления и своевременной доставки грузов. Эта проблема должна быть решена с помощью мер по повышению квалификации соответствующих сотрудников.

Прозрачность процессов в среднем оценивается следующим образом:

- ППГ Армении – 50,1 %;
- ППГ Азербайджана – 47,3 %;
- ППГ Беларуси – 42,1 %;
- ППГ Грузии – 51,3 %;
- Moldavian ППГs – 51.8;
- ППГ Украины – 38,9 %.

Проблемам прозрачности необходимо уделить особое внимание в Украине и Беларуси. Эти страны должны принять меры, направленные на повышение ответственности сотрудников и их приверженность принципам прозрачности в соответствии с лучшей международной практикой.

Суммарный рейтинг

Рейтинг/Страны	AM	AZ	BY	GE	UA	MD
Время	1	5	2	4	6	3
Стоимость	1	6	3	4	5	2
Таможенные процедуры	2	6	4	1	3	5
Эффективность процессов оформления	1	3	5	2	6	4
Риск	4	3	5	2	6	1

Рис. 58: Рейтинг стран по основным показателям ППГ.



4.8 Значения индексов каспийских портов

В настоящей главе представлена краткая информация о портах в обследованных странах в контексте процедур пересечения границ. В следующих трех разделах дано краткое описание каждого порта. В последнем разделе этой главы приведены результаты опроса.

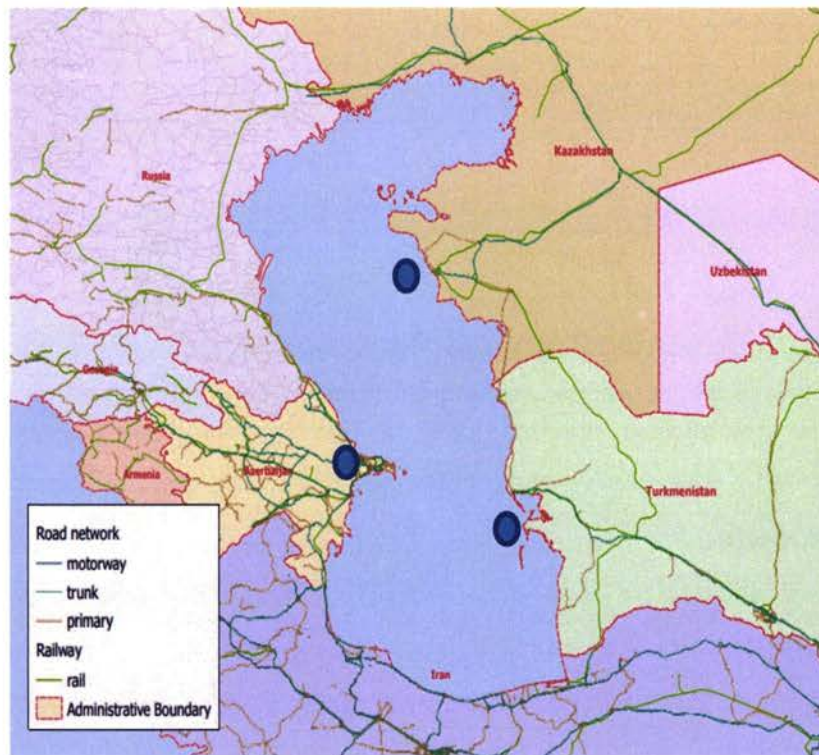


Рис. 59: Карта обследованных ППГ каспийских портов.



Актау - единственный международный морской торговый порт Казахстана. Порт управляется компанией «Актауский международный морской торговый порт» (АММТП). Актау имеет сообщение с портами Баку в Азербайджане, Махачкала и Оля (Астрахань) в России, а также каспийскими портами Ирана (Энзели, Ноушехр, Амир Абад). Порт открыт круглый год, однако швартовка часто задерживается (до нескольких дней) в зимний период из-за плохих погодных условий.

В Актау нет специализированных причалов для судов типа Ро-Ро и контейнеровозов, также отсутствуют объекты для обслуживания регулярных пассажирских перевозок. Ограниченные



мощности для хранения, обработки и сортировки полных и пустых вагонов тормозят развитие железнодорожно-паромных грузовых перевозок. Новое руководство, назначенное КТЖ в апреле 2014 года, признало необходимость выделения специализированного причала для судов типа Ро-Ро.

«Старый» порт **Баку** - основной не-нефтегазовый сухогрузный морской порт Азербайджана. Он также является самым большим портом в Каспийском море. Государственная компания «Бакинский международный морской торговый порт» управляет портом в качестве оператора. Основными торговыми партнерами порта Баку являются Актау (Казахстан), Туркменбаши (Туркменистан), Энзели и Амир Абад (Иран).

Расположенный в центре Баку порт планируется в будущем закрыть. Железнодорожно-паромный терминал с двумя мостами уже был закрыт в конце 2014 года, после того как все железнодорожно-паромные операции были перенесены в новый порт Алят. Автомобильная подъездная дорога к порту Баку является одной из основных и самых оживленных артерий города. В связи с этим в порту действуют ограничения на въезд и выезд грузовиков в / из порта в дневное время в течение рабочей недели, а на выходные дни распространяется полный запрет. В связи с этим в 2011 году Азербайджанская государственная судоходная компания (в настоящее время Азербайджанское Каспийское морское пароходство - ACSC), проявила инициативу по переносу операций Ро-Ро в порт Зых, расположенный на восточном берегу Бакинской бухты.



Правительство Азербайджана приняло решение о создании нового БММТП в поселке **Алят**, расположенном в 65 км к югу от Баку. Строительство началось в ноябре 2010 года. В 2011 году был углублен судоходный канал с двусторонним движением судов. В течение первого этапа также были организован железнодорожный и автомобильный доступ к национальным сетям, включая новую автомагистраль в Баку

и Сумгаит.

Два паромных моста были завершены и введены в эксплуатацию в ноябре 2014 г. С тех пор все железнодорожные паромы заходят в Алят. Порт может обрабатывать до четырех судов в сутки (средняя продолжительность захода составляет 10-12 ч). Пять из запланированных 11 железнодорожных путей уже функционируют. Сортировка вагонов происходит в 2 этапа: экспортные вагоны сначала сортируются по пунктам назначения на железнодорожной станции Алят, затем снова по весу в пределах портовой зоны.

Следующим шагом будет завершение строительства причала Ро-Ро и связанных с ним объектов (буферная стоянка вблизи причала для операций погрузки-разгрузки, большая парковка на заднем дворе с удобствами для водителей и станцией технического обслуживания для грузовых автомобилей и т.д.). Эта часть порта должна открыться в начале 2016 года.



Туркменбаши является главным морским торговым портом Туркменистана. Он управляется Государственной службой морского и речного транспорта Туркменистана (ГСМРТТ) через госкомпанию «Международный морской торговый порт Туркменбаши» (ММТПТ). ГСМРТТ также управляет торговым флотом Туркменистана.

Между Баку и Актау паромы перевозят смешанные грузы в вагонах. Из Баку транспортируют муку, мясо птицы, сахар, стальную продукцию, большие и малые трубы, глинозем (навалом), цемент, пустые резервуары, цистерны и т.д. Из Туркменбаши осуществляются перевозки сельскохозяйственной продукции, строительных материалов, текстильных изделий, пустых вагонов (полувагонов, используемых для перевозки глинозема), нефтепродуктов, химических веществ и т.д. Генеральный план порта, разработанный в 2010 году, предусматривает развитие инфраструктуры и модернизацию портовых мощностей.

Совокупный индекс: сравнение портов

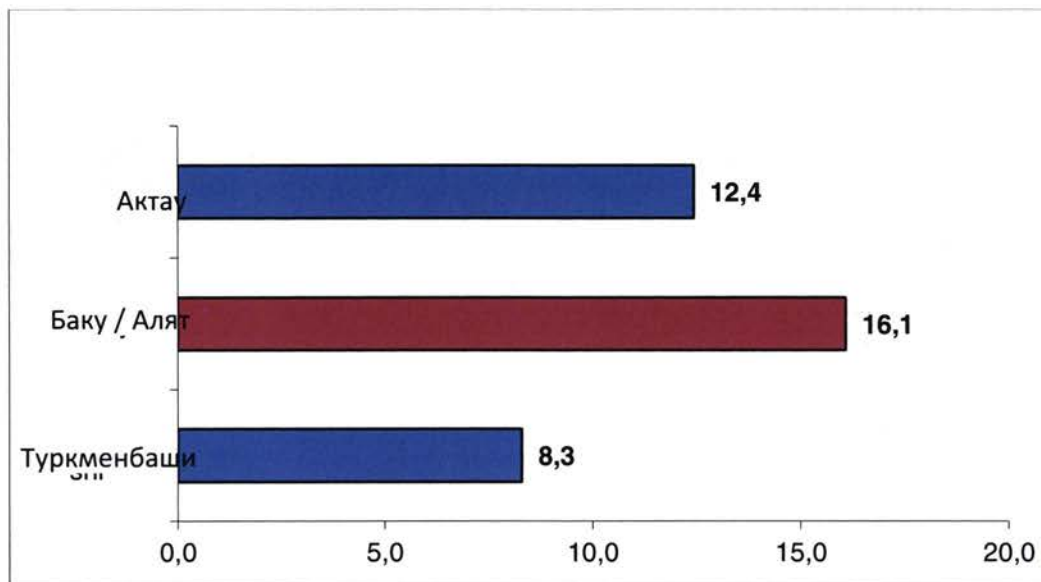


Рис. 60: Совокупные индексы эффективности ППГ каспийских портов



Таб. 6: Результаты индекса эффективности ППГ по странам с учетом отдельных показателей

Рейтинг / Порт	Баку Алят	Актау	Туркменбаши
ИЭ ППГ	16,2 (эталон)	11,5	8,1
Время	214,7	109,6 (эталон)	142,0
Стоимость	84,3	69,9 (эталон)	124,4
Таможенные процедуры	12,8 (эталон)	2,6	3,1
Эффективность процессов оформления	9,1 (эталон)	5,3	4,3
Риск	26,5 (эталон)	12,2	14,1

Порт Баку в качестве пункта пропуска является эталоном по совокупной оценке эффективности среди ППГ каспийских портов. Баку / Алят занимает первое место по трем из пяти суб-показателей. Сильными сторонами порта Баку являются эффективность таможенных процедур, организация процессов оформления и низкие риски потерь грузов и их сохранности. Соответствующие оценки, особенно в отношении таможенных процедур, значительно выше, чем в Актау и Туркменбаши. По всей вероятности, это является отражением реакции пользователя на значительные сдвиги в реализации общих таможенных реформ в Азербайджане в 2014 г. Реализация реформ опережает соответствующие усилия Казахстана, где развитие в последнее время идет более медленными темпами. Туркменистан пока не добился какого-либо существенного прогресса в отношении процедур пересечения границ.

Тем не менее, Баку имеет потенциал для дальнейших преобразований, которые должны быть направлены на сокращение затрат и времени прохождения пограничных процедур. Эти области с течением времени должны улучшиться в Баку, поскольку в настоящее время определенные задержки связаны с продолжающимся строительством порта Алят.

Приведенные ниже комментарии по эффективности ППГ в порту Туркменбаши составлены по итогам опроса.

Время

Актау является эталоном с точки зрения времени, затрачиваемого на границе. По сообщениям респондентов, пересечение границы занимает в Актау меньше времени, чем в любом другом каспийском порту ТРАСЕКА. Это позитивный знак для развития коридора,



поскольку порт Актау ранее был узким местом на маршруте. Кроме того, новым руководством порта в апреле 2014 г. была запущена программа расширения причальных и складских мощностей. АММТП справедливо отказался от принципа «первым пришел, первым обслужен», следствием которого было долгое ожидание малых судов на подходах. В соответствии с новой схемой причалов порт сможет обрабатывать одновременно 3 судна в любое время (2 на погрузку / 1 на разгрузку). Расширение доступных причалов сократило время ожидания до начала оформления.

Баку занял последнее место с точки зрения времени, так как не относящиеся к нефтегазовому трафику операции, ранее осуществлявшиеся через "старый" порт Баку, в настоящее время распределены между тремя различными площадками:

- Операции Ро-Ро АССC осуществляются под их контролем в Зыхе,
- Железнодорожные паромы АССC заходят в Алят,
- Все остальные суда обслуживаются в «старом» порту Баку.

Пользователи описали свой опыт в зависимости от типа операции по всем трем существующим площадкам бакинского портового узла. Общая (единая) операционная схема может быть создана только после завершения строительства причалов для судов типа Ро-Ро и для генеральных грузов в порту Алят в 2016 году. Так, например, грузовладельцы или экспедиторы, которые в настоящее время могут осуществлять операции через любой из бакинских «узлов» и тратят время на подготовку документов для каждой площадки в отдельности, в будущем не должны будут дублировать соответствующие усилия. Это должно положительно повлиять на улучшение общего восприятия пользователей с точки зрения временных затрат.

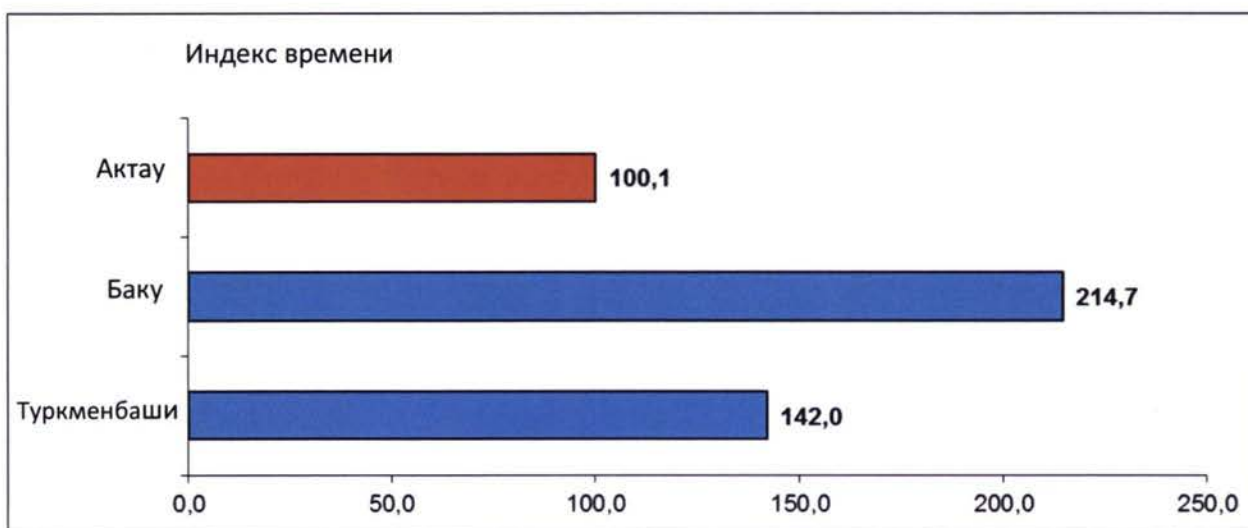


Рис. 61: Оценки показателя времени – сравнение между портами

Порт Актау получил лучшие оценки с точки зрения временной эффективности. Показатель времени измерялся на основе следующих суб-показателей:



- Время, затраченное на подготовку документов,
- Время ожидания между прибытием на границу и началом прохождения контроля,
- Время с момента подачи документов до завершения контроля.

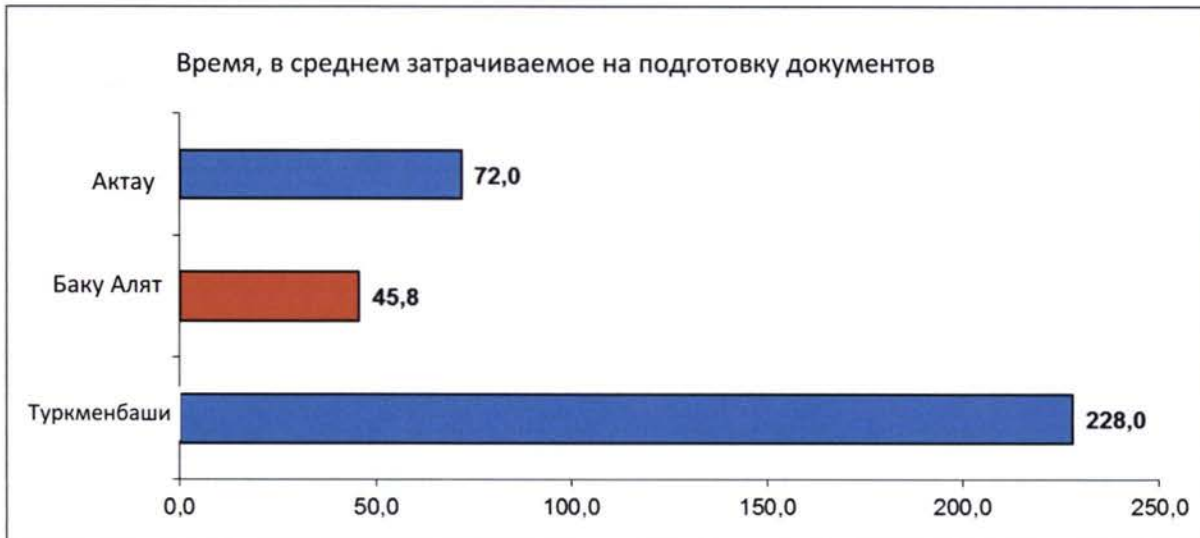


Рис. 62: Время, затрачиваемое на подготовку документов – сравнение между портами.

Процесс подготовки всех необходимых документов для оформления грузов меньше всего времени занимает в Баку / Аляте (в среднем 45,8 часов), в то время как в Актау он занимает 72 часа. Больше всего времени затрачивается на подготовку документов в Туркменбаши (228 часов).

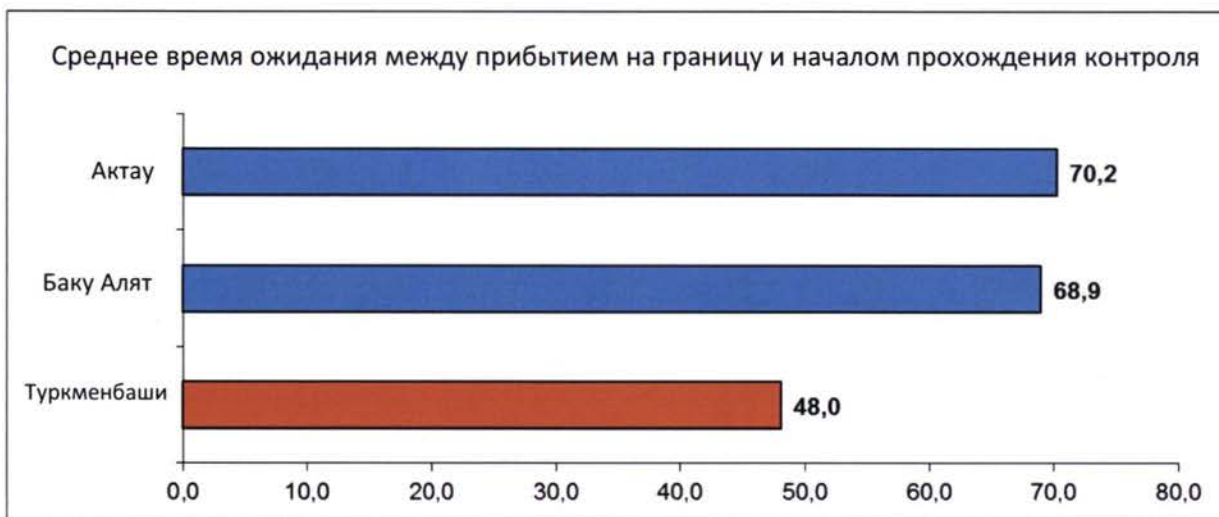


Рис. 63: Время ожидания между прибытием на границу и началом прохождения контроля



Грузоотправители ожидают в среднем 48 часов от прибытия на границу в Туркменбаши до начала прохождения контроля (минимальное время среди каспийских портов). Баку и Актау демонстрируют почти идентичные результаты - 68,9 и 70,2 часов ожидания соответственно.

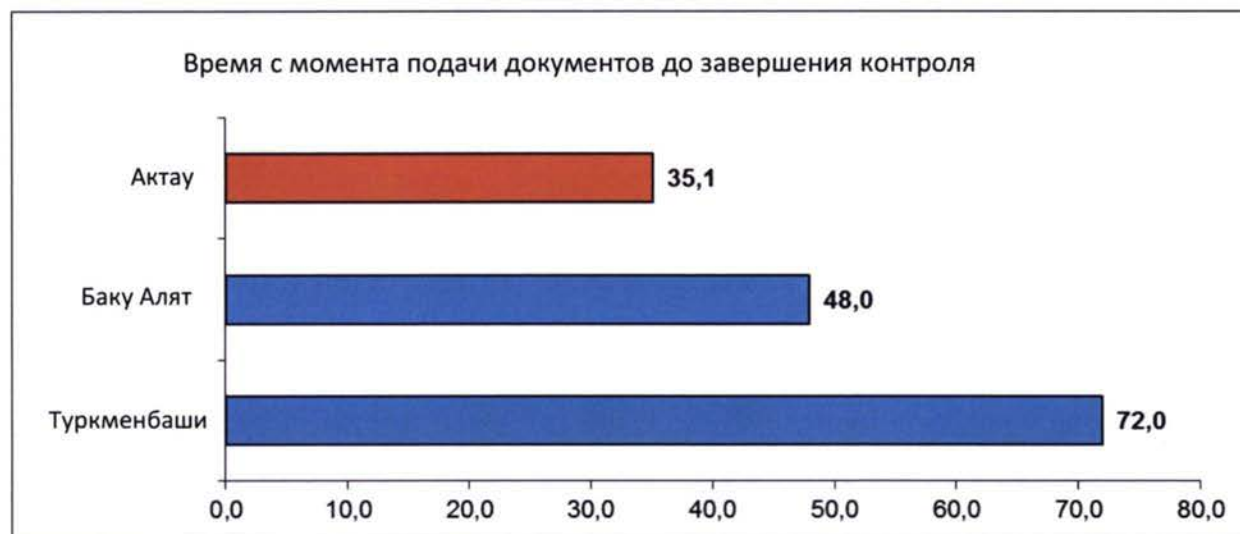


Рис. 64: Время с момента подачи документов до завершения контроля

Промежуток времени с момента подачи документов до завершения их проверки в Туркменбаши в два раза превышает соответствующий срок в Актау. Такие задержки обусловлены не только сложными процедурами и различными нетарифными барьерами, но и дублированием работы многочисленных ведомств в процессе оформления. Эффективное и быстрое оформление может быть обеспечено с помощью пакета мер, таких, как более активное применение систем управления рисками, использование соответствующих инновационных технологий, трансграничная координация и обмен информацией, универсальные пограничные объекты, работающие по принципу одного окна, нетарифные меры, а также таможенное оформление грузов за пределами пункта пропуска.

Стоимость

Актау является эталоном по показателю расходов, связанных с пересечением границы. Это можно объяснить тем фактом, что новое руководство порта, назначенное в 2014 году, поддержало меры по борьбе с коррупцией на местном уровне. Кроме того, официальные платежи в Актау ниже, чем в Баку или Туркменбаши. Бакинский узел занимает второе место по показателю стоимости пересечения границы. Неофициальные платежи, согласно полученным данным, имеют место во всех трех портах ТРАСЕКА.

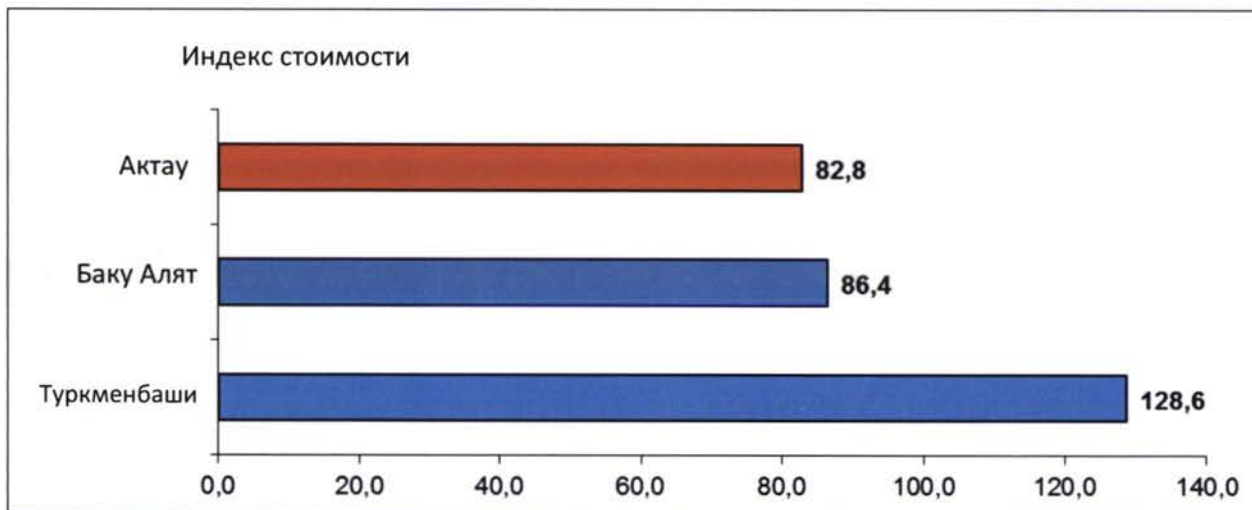


Рис. 65: Оценки показателя стоимости – сравнение между портами

Показатель стоимости складывается из следующих суб-показателей:

- Официальные платежи
- Неофициальные платежи

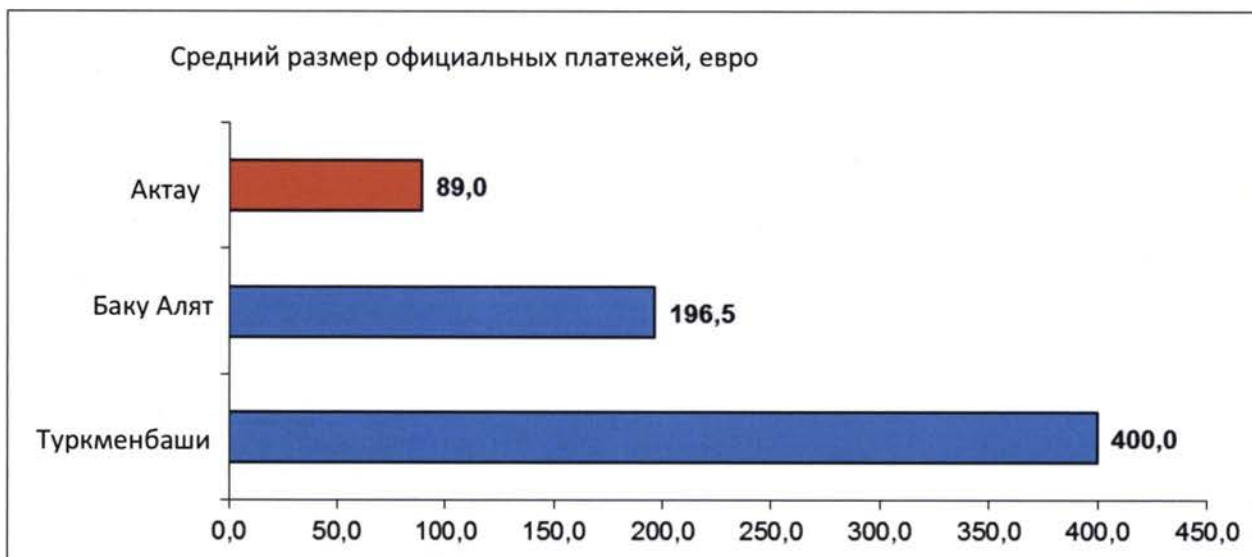


Рис. 66: Официальные платежи – сравнение между портами

Официальные платежи варьируются в зависимости от различных категорий груза, сборов, применяемых к различным видам груза, стоимости стоянки и т.д. Дорожные штрафы, взимаемые на границе, не рассматриваются в качестве официальных платежей в данном исследовании.

Пользователи сообщили о невысоком уровне случаев возникновения неофициальных платежей во всех обследованных портах.

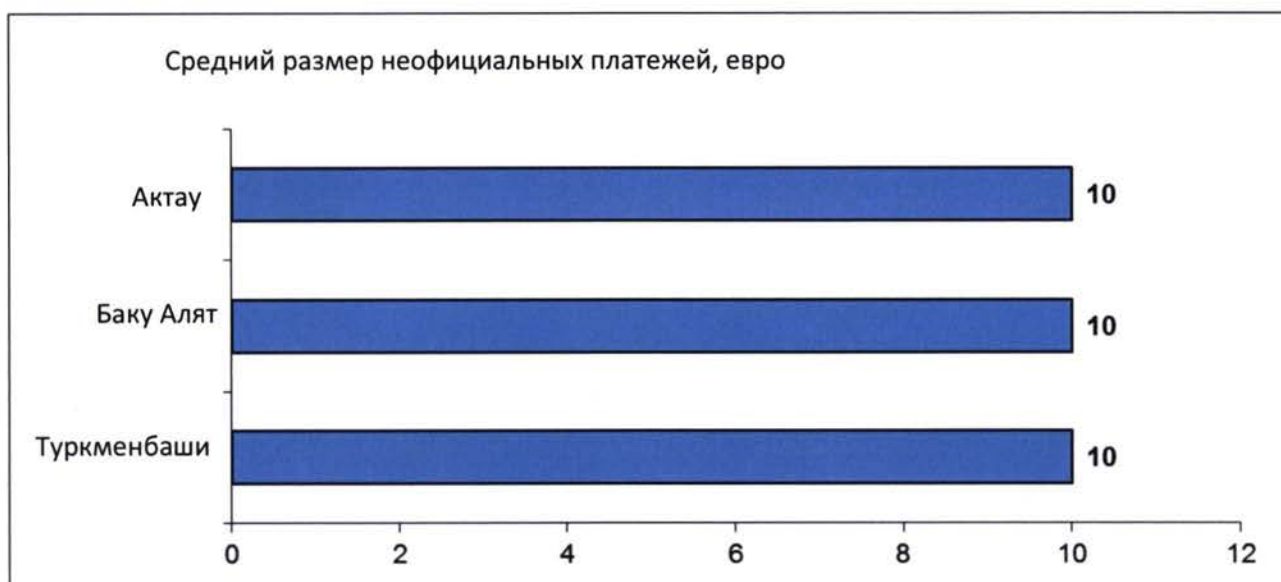


Рис. 67: Неофициальные платежи – сравнение между портами.

Эффективность процессов оформления

Баку является эталоном по организации процессов оформления среди трех портов. Новое руководство БММТП, назначенное президентом в ноябре 2014 года, и менеджмент вновь образованной ACSC, назначенный в 2013 году, прилагают совместные усилия по внедрению лучших международных коммерческих практик с целью модернизации, а также повышения качества и конкурентоспособности услуг, предоставляемых как портом, так и азербайджанской национальной судоходной компанией.

Это включает внедрение современных систем интернет-бронирования для водителей грузовиков, транспортируемых на паромах и судах типа Ро-Ро, распространение прозрачных тарифов на грузовые перевозки и условий транспортировки и т.д. Такие меры содействуют искоренению практики неофициальных платежей, а также вынуждают посредников - транспортно-логистические компании - сокращать свои прибыли. ACSC считает, что эти прибыли завышены и негативно сказываются на их работе (что также отмечено пользователями в опросе).

Необходимо принять в ближайшее время и другие «мягкие» меры для обеспечения успешной деятельности порта Алят.

В первую очередь, контейнерные операции в промышленных масштабах требуют наличия удобного сообщения с внутренними районами. Существующие автодороги и железнодорожные пути находятся на реконструкции, новые строятся в рамках коридоров Восток-Запад (Баку-Поти) и Север-Юг (Россия-Иран), проходящих через Алят. Трудности, связанные с горным ландшафтом Кавказа, то есть уклоны и узкие повороты, которые вынуждают снижать скорость и / или вес грузовых составов на некоторых участках железных дорог, должны быть в значительной степени преодолены с окончанием текущих работ. В



результате поезда смогут курсировать с более высокой средней скоростью, чем в настоящее время.

Тем не менее, вопрос об организации маршрутных поездов между Поти и Баку остается нерешенным, несмотря на множество встреч и дискуссий в течение последних 15 лет между национальными железнодорожными компаниями Грузии и Азербайджана – ГЖД и АГЖД - и ряд совместных политических заявлений на самом высоком государственном уровне.

ГЖД и АГЖД работают в соответствии с различными бизнес-моделями. ГЖД, хотя и является на 100% государственной компанией, не подотчетна Министерству экономики и устойчивого развития Грузии, которое курирует все остальные виды транспорта. Фактически она самостоятельно принимает решения о своих бизнес-планах и тарифах. АГЖД более традиционно выполняет свои обязанности в соответствии с планами и бюджетами, утверждаемыми на министерском уровне. Эти различные подходы объясняют, почему до сих пор обеим компаниям не удалось создать совместное предложение, более конкурентоспособное с точки зрения тарифов и транзитного времени по сравнению с автомобильным транспортом. Кроме того, похоже, АГЖД не в состоянии взять на себя коммерческий риск, присущий любому коммерческому предприятию: в данном случае, поезда, запущенные по расписанию с фиксированными датами / временем отправления в самом начале не будут полностью загружены.

Определенные уроки могут быть извлечены из опыта эксплуатации поезда «Викинг», маршрут которого соединяет Украину, Белоруссию и Литву с 2003 года. Несмотря на конкурентоспособные цены и сложную схему обмена данными между тремя различными таможенными системами (Украина, Таможенный союз, ЕС), позволяющую поездам останавливаться на границах только на полчаса и только по техническим причинам, проект не принес положительных результатов в течение первых 9 лет. Однако поезд курсирует регулярно пока только на бумаге.

Решение, принятое операторами поезда в начале 2012 года, в отношении планирования и реального запуска трех регулярных рейсов в неделю и сосредоточения на «Викинге» всех контейнерных перевозок (т.е. добавления внутренних грузопотоков к международным транзитным потокам между тремя странами) сразу зарекомендовало себя выигрышной стратегией.

Энный по счету протокол о намерениях был подписан в 2014 году между ГЖД и АГЖД о еженедельном запуске 30-вагонного контейнерного маршрутного поезда Поти-Баку, который должен проходить 24 часа по территории Азербайджана, 18 - 20 часов по территории Грузии, останавливаясь на 4 часа на границе. Очевидно, такой вариант не представляется выигрышным по сравнению с грузовым автомобилем, проходящим 916 км между двумя городами приблизительно за 18 часов с такой же или даже более низкой стоимостью. Помимо всего прочего, грузовик доставляет контейнер непосредственно из терминала порта на территорию получателя, в то время при перевозке по железной дороге контейнеры должны быть обработаны и доставлены автотранспортом от станции прибытия на территорию получателя и обратно.



В большинстве портов Европы, США и Азии суда передают документы в порт прибытия в электронном виде, проходят таможенную очистку до фактического захода в порт, а стивидорные операции начинаются сразу после швартовки. В Каспийском же регионе суда не могут быть обработаны до того, как «комиссия», состоящая из представителей соответствующих государственных ведомств (таможенных, санитарных, фитосанитарных, пограничных и т.д.) не поднимется физически на их борт и не «выпустит» их после проверки.

В ЕС комиссия приходит только в том случае, если был выявлен определенный риск или если эта процедура по-прежнему предполагает обязательный подъем на борт. При этом комиссия должна представиться и выполнить свои обязанности в течение установленного промежутка времени.

По оценкам пользователей, Актау зарекомендовал себя как наименее успешный порт в отношении процессов оформления судов, когда речь идет об операциях Ро-Ро. До недавнего времени для всего трафика составление комиссии и осуществление необходимых процедур могло занимать до 6 часов. Согласно сообщениям, это было связано с недостаточной обеспеченностью персоналом соответствующих государственных ведомств. Поскольку аналогичный процесс повторяется при выходе из порта, суда могут простаивать, бесцельно занимая причалы, до 12 часов за один заход. КМТФ в качестве национальной судоходной компании уже несколько лет назад смог организовать более эффективное использование своего флота после многочисленных жалоб.

Руководство порта Актау признает эту проблему и продвигает дальнейшие улучшения. Теперь, в целях оптимизации железнодорожных операций, комиссии для выполнения ее обязанностей предоставлено 2 часа при швартовке и такое же время при выходе. Эта, казалось бы, незначительная мера имела большое значение: она способствовала сокращению общего времени обработки железнодорожных паромов с 24 часов до 12 часов, что позволило обслуживать по два захода в день вместо одного и математически удвоить, без единого цента инвестиций, пропускную способность единственной железнодорожной рампы Актау с 1 до 2 млн тонн в год.

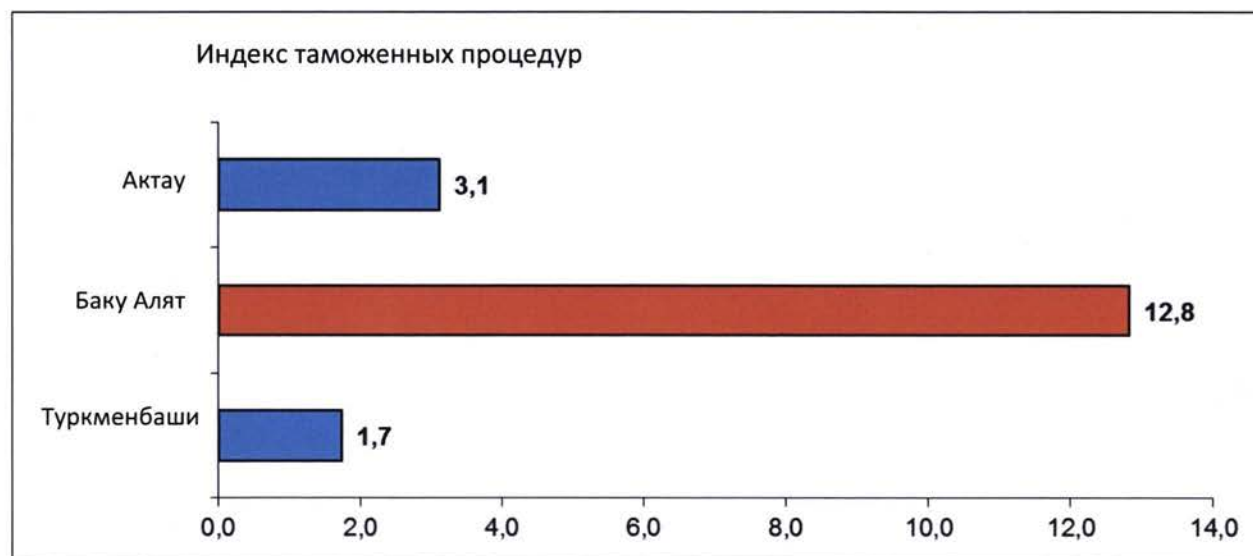


Рис. 68: Таможенные процедуры – сравнение между портами



В среднем, доля физических проверок в ППГ обследованных портов, согласно сообщениям респондентов, составляет:

Актау – 86,7 %;

Баку Алят – 25,7 %;

Туркменбаши – 36,3 %.

Участники опроса не имели опыта онлайн обработки документов и электронной подачи электронной декларации ни в одном из портов.

Дублирование функций в обследованных портах, согласно сообщениям респондентов, составляет:

Актау – 75,0 %;

Баку Алят– 11,8 %;

Туркменбаши – 33,0 %.

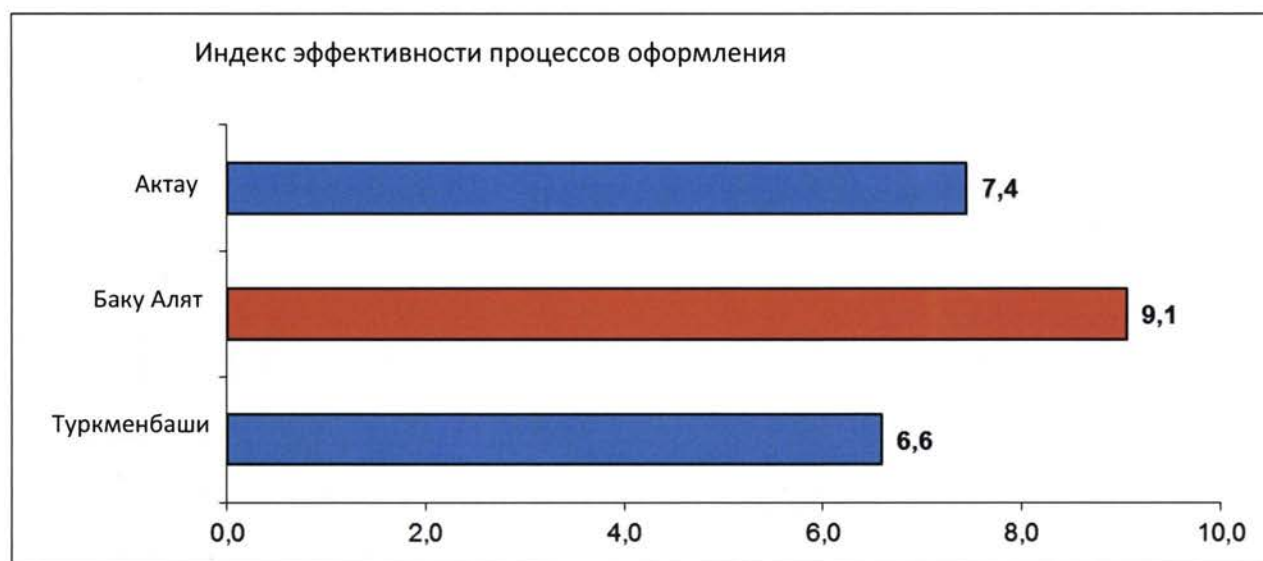


Рис. 69: Показатель эффективности процессов оформления – сравнение между портами.

По оценкам респондентов, в целом количество эксплуатируемых причалов представляется достаточным для прибытия и отправления судов. В среднем, адекватность числа эксплуатируемых причалов при прибытии судов в обследованных портах была оценена следующим образом:

- Актау – 68,0 %;
- Баку Алят– 85,0 %;
- Туркменбаши – 84,0 %.



В среднем, адекватность числа эксплуатируемых причалов при отправлении судов в обследованных портах была оценена следующим образом:

- Актау – 80,0 %;
- Баку Алят– 85,0 %;
- Туркменбаши – 60,0 %.

Средняя оценка адекватности количества необходимого погрузочно-разгрузочного оборудования при прибытии:

- Актау – 80,0 %;
- Баку Алят– 75,0 %;
- Туркменбаши – 66,0 %.

Средняя оценка адекватности количества необходимого погрузочно-разгрузочного оборудования при отправлении:

- Актау – 80,0 %;
- Баку Алят– 79,0 %;
- Туркменбаши – 57,0 %.

Оценка адекватности частоты в обследованных портах:

- Актау – 44,0 %;
- Баку Алят– 56,0 %;
- Туркменбаши – 52,0 %.

Эффективность персонала в обследованных портах получила наихудшие оценки в Актау и Туркменбаши (20%), в порту Баку Алят эффективность персонала соответствовала уровню ожиданий на 51%:

- Актау – 20,0 %;
- Баку Алят– 51,0 %;
- Туркменбаши – 20,0 %.

Респонденты отметили недостаточную эффективность сотрудников портовых ППГ. В особенности это относится к Актау и Туркменбаши. Очевидна необходимость принятия мер по развитию кадрового потенциала и организации повышения квалификации сотрудников с целью повышения общей эффективности. Кроме того, целесообразно разработать систему управления человеческими ресурсами, включая меры по мотивации и повышению удовлетворенности работников и проведение поведенческих тренингов.



Компетентность персонала портов была оценена следующим образом:

- Актау – 44,0 %;
- Баку Алят– 40,0 %;
- Туркменбаши – 20,0 %.

Обследование показало, что компетентность работников представляется самой низкой в порту Туркменбаши. С учетом этого данному порту рекомендуется разработать комплексную программу повышения квалификации персонала.

Средняя оценка качества и стандартов работы транспортных агентств в обследованных портах выглядит следующим образом:

- Актау – 60,0 %;
- Баку Алят– 64,0 %;
- Туркменбаши – 48,0 %.

Уровень сервиса требует значительных улучшений в порту Туркменбаши в целях повышения оперативности реагирования, лучшего контроля и пунктуальности.

Средняя оценка качества и стандартов работы страховых агентств в обследованных портах составляет:

- Актау – 52,0 %;
- Баку Алят– 59,0 %;
- Туркменбаши – 40,0 %.

Качество и стандарты работы страховых агентств в Туркменбаши необходимо повысить, особенно в отношении снижения рисков при транспортировке.

Средняя оценка качества и стандартов работы санитарных и фитосанитарных агентств в обследованных портах выглядит следующим образом:

- Актау – 39,0 %;
- Баку Алят– 51,0 %;
- Туркменбаши – 40,0 %.

Что касается качества и стандартов работы санитарных и фитосанитарных агентств в Актау и Туркменбаши, необходимо внедрять более эффективные механизмы и практики контроля.

Качество и стандарты работы экологических и радиологических агентств в обследованных портах были оценены следующим образом:

- Актау – 39,0 %;



- Баку Алят– 46,0 %;
- Туркменбаши – 40,0 %.

Экологическим и радиологическим агентствам в Актау необходимо повысить уровень их услуг и, в частности, пересмотреть системы контроля.

Процент применения свободной практики:

- Актау – 35,0 %;
- Баку Алят– 50,0 %;
- Туркменбаши – 20,0 %.

Качество подъездных дорог к ППГ (автомагистраль-порт) в обследованных портах оценивается следующим образом:

- Актау – 59,0 %;
- Баку Алят– 79,0 %;
- Туркменбаши – 60,0 %.

Качество подъездных дорог в Актау и Туркменбаши требует дальнейшего улучшения.

Качество подъездных железнодорожных путей к ППГ в обследованных портах оценивается следующим образом:

- Актау – 60,0 %;
- Баку Алят– 82,0 %;
- Туркменбаши – 44,0 %.

Качество инфраструктуры морского доступа к ППГ (судоходных каналов) в обследованных портах было оценено следующим образом:

- Актау – 69,0 %;
- Баку Алят– 78,0 %;
- Туркменбаши – 44,0 %.

Таможенные процедуры

Лидером среди трех обследованных портов по показателю таможенных процедур является Баку.

Власти Азербайджана в течение последних восьми лет проделали впечатляющую работу в рамках осуществления мер по содействию торговле и модернизации как инфраструктуры, так и процессов. Современные сухопутные пограничные посты были построены повсюду.



Профессиональная подготовка сотрудников таможни было значительно улучшена, в том числе, с помощью прохождения обучения в странах ЕС.

Кроме того, к концу 2014 года было полностью переработано законодательство. Новый Таможенный кодекс, подготовленный при содействии экспертов ЕС, был принят в 2012 году. Он отражает передовую международную практику в соответствии с принципами Киотской конвенции и стандартами Всемирной таможенной организации. Таможенный кодекс предусматривает все современные режимы, подкрепленные нормативной базой (концепция единого окна, концепция уполномоченного экономического оператора, включая упрощенную процедуру, электронную оценку рисков, обмен информацией между государственными органами, передовые таможенные декларации и система электронной таможни и т.д.).

Во избежание конфликтов и, с другой стороны, длительного процесса рассмотрения государственными органами, в целях обеспечения быстрой реализации концепции единого окна Государственный таможенный комитет в настоящее время наделен основными компетенциями единого окна в пределах собственной административной структуры. К ним относятся, например, ветеринарный и фитосанитарный контроль. Это означает, что Государственный таможенный комитет не должен полагаться на сотрудничество и считаться с ограничениями со стороны других органов.

Закон об электронной цифровой подписи был одобрен президентом в 2004 году, а к концу 2014 года было создано свыше 400 электронных государственных услуг.

Темпы реформ в совершенствовании таможенных процедур необходимо ускорить в Актау. Следует отметить, что, как и Азербайджан, Казахстан проводит реформы в организации таможенных процедур, однако их реализация еще не настолько продвинулась. Несмотря на то, что пользователи отмечают положительные изменения в соответствующих областях, есть еще потенциал для дальнейшего совершенствования.

Все государственные ведомства были объединены в здании порта, таким образом, облегчив клиентам осуществление административных процедур с применением комплексного подхода. Порт рассматривает шаги в направлении реализации концепции единого окна и системы информационного обслуживания порта, но планы действий по реализации пока не были составлены.

Однако развитие событий не в полной мере зависит от доброй воли руководства порта. В настоящее время таможенная служба уполномочена представлять все другие ведомства и государственные органы (за исключением пограничников) на автомобильных пунктах пропуска. Тем не менее, эти органы обмениваются информацией «по требованию» и только на конфиденциальной основе. Закон «Об обмене информацией» в принципе регулирует обмен информацией между ведомствами, но представляется чрезмерно строгим, поскольку вынуждает их использовать информацию только для выполнения своих задач. В законе не закреплено положительное право органов активно делиться необходимой информацией с другими органами.

Система управления рисками в Казахстане базируется на комплексном программном обеспечении, разработанном администрацией Казахстана. Специальный комитет отвечает



за усовершенствование электронной оценки рисков, обеспечивая, в частности, совместимость данных для того, чтобы и другие органы могли их использовать. Тем не менее, автоматизированные современные инструменты АСОТД, представленные в 2014 году на Астанинском экономическом форуме делегацией ЮНКТАД, вызвали интерес соответствующих контролирующих органов Казахстана с точки зрения межведомственного взаимодействия на границе.

На более широком уровне нормативно-правовая база уже более или менее подготовлена, но должна быть дополнена и согласована с учетом участия Казахстана в Таможенном союзе с Россией и Беларусью, а также создания с 1 января 2015 года Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Новый Таможенный кодекс ЕАЭС будет введен в действие в 2016 г. Согласно плану, концепция единого окна должна быть внедрена в государствах-членах ЕАЭС в 2020 году.

Комитет государственных доходов Казахстана частично берет пример с грузинской модели и получает помощь от Всемирного банка. Так, были проведены эксперименты с целью уменьшения количества документов, необходимых для выполнения формальностей, создается база данных, содержащая все нормы и отформатированные нормативные документы в электронном виде, продолжается работа в направлении сокращения времени передачи информации между наземными ППГ и конечными пунктами таможенного оформления.

Тем не менее, процесс идет медленно, поскольку другие (нетаможенные) органы сталкиваются с проблемами по мобилизации финансовых ресурсов для реализации проекта. Внимание до сих пор было сосредоточено на наземных автомобильных перевозках. Можно надеяться, что после реорганизации порта Актау произойдет частичное перераспределение трафика в пользу морского транспорта и Актау. Пользователи отмечают довольно сложные процедуры таможенного оформления (особенно для импорта), а также вольную интерпретацию Таможенного кодекса и правил ответственными должностными лицами. Возможно, это связано с отсутствием адекватной профессиональной подготовки, а также с тем, что казахские основополагающие законы слишком детализованы и поэтому не всегда доступны для понимания и применения. Во всяком случае, портовое сообщество с нетерпением ждет введения системы одного окна в Актау.

Пользователи часто отмечают низкий уровень квалификации и профессиональной подготовки менеджеров среднего звена в порту, офисных работников и рабочих в качестве одного из основных препятствий на пути оперативного выполнения бизнес-процессов.

Ситуация должна измениться в будущем, когда расширение порта в северном направлении будет завершено: до сих пор АММТП не является его собственным эксклюзивным стивидором. КТЖ рассматривает возможность создания контейнерных терминалов и терминалов для генеральных грузов, операторами которых станут компании из частного сектора, которые будут стремиться избежать описанной выше «брокерской» схемы.

По ряду понятных причин контейнерные перевозки еще не попали в центр внимания.



Во-первых, как уже говорилось, морские контейнерные перевозки едва дотягивают до 5000 импортных контейнеров в год, почти полностью скомпонованных собственными подразделениями грузоотправителей (последний рейс контейнеров, проданных покупателю вместе с содержимым в качестве невозвратной упаковки). Ввиду отсутствия регулярных морских перевозок, которые позволяют возвращать порожние контейнеры в обозримом времени, использование оборудования, принадлежащего контейнерным перевозчикам, вызвало бы непредсказуемые простои и расходы на его хранение в порту. Кроме того, затраты на транспортировку контейнеров обратно туда, где они могли бы повторно использоваться (например, в Поти), включали бы в себя расходы на автомобильную перевозку в порт Актау, расходы на погрузку, транспортировку из Актау в Баку, стивидорные расходы в Баку и автомобильную или железнодорожную перевозку в Поти, что, несомненно, превысило бы среднюю стоимость последнего рейса контейнера на среднем уровне 700-800 долларов США.

Помимо этого, существующие правовые и административные рамки пока не созрели для реализации полноценных регулярных контейнерных перевозок через Актау. Казахстан ратифицировал в 2009 году пересмотренную в 1999 году Киотскую конвенцию Всемирной таможенной организации, которая, помимо многих других положений, предполагает предоставление права свободной практики для контейнеров. В то время как это более или менее работает в других регионах страны, создается впечатление, что таможенникам в Актау недостает должной профессиональной подготовки / информации по данному вопросу, что не позволяет применять эти положения Конвенции.

Риски

Во всех странах ТРАСЕКА ответственность в смешанных перевозках остается областью, где имеется потенциал для улучшений. Это касается вопросов, связанных с ответственностью транспортных операторов, условиями в отношении брошенных грузов, арестом, реализацией на аукционах и конечным (бесплатным) восстановлением и экспатриацией товаров. Существует также потребность в некоторых законодательных положениях, дающих владельцам контейнера право требования его восстановления или компенсации надлежащим образом в случае задержки, потери и повреждения оборудования. В связи с этим, Азербайджан должен рассмотреть вопрос о возобновлении своего членства в таких организациях, как FIATA, которые обеспечивают эффективную поддержку в деле реализации соответствующих лучших международных практик.

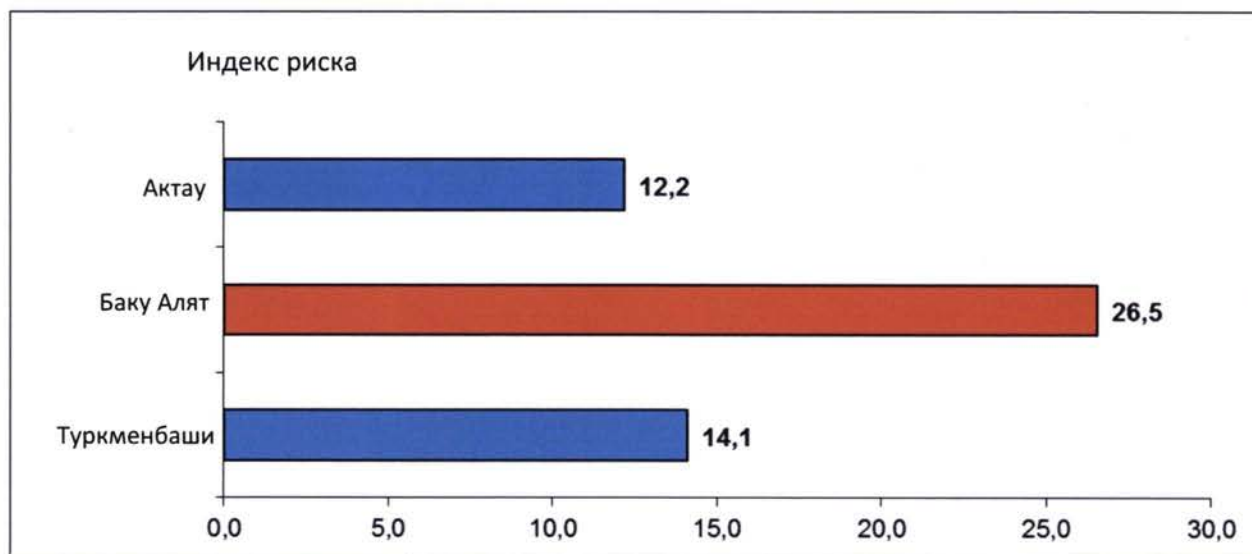


Рис. 70: Оценки показателя риска – сравнение между портами.

Порт Баку Алят получил наилучшие оценки с точки зрения рисков (самые низкие риски).

Риск потери грузов в обследованных портах составляет в среднем:

- Актау – 34,0 %;
- Баку Алят– 30,0 %;
- Туркменбаши – 32,0 %.

Тем не менее, меры по предотвращению потерь грузов должны быть приняты во всех портах.

Риск повреждения грузов в обследованных портах составляет в среднем:

- Актау – 8,0 %;
- Баку Алят– 25,0 %;
- Туркменбаши – 26,0 %.

Баку и Туркменбаши должны обратить особое внимание на риски повреждения грузов и принять меры, направленные на их снижение.

Средний процент отказов в таможенном оформлении в обследованных портах составил:

- Актау – 63,0 %;
- Баку Алят– 17,0 %;
- Туркменбаши – 24,0 %.

В порту Актау необходимо внедрить систему предварительного контроля в целях снижения риска отказа в таможенном оформлении.



Предсказуемость процесса оформления и своевременность доставки входящих грузов в обследованных портах оценивается следующим образом:

- Актау – 36.0 %;
- Баку Алят– 64.0 %;
- Туркменбаши – 20.0 %.

Предсказуемость процесса оформления и своевременность доставки исходящих грузов в обследованных портах оценивается следующим образом:

- Актау – 44,0 %;
- Баку Алят– 70,0 %;
- Туркменбаши – 44,0 %.

Уровень предсказуемости процесса оформления и своевременной доставки грузов в Актау и Туркменбаши довольно низок. В связи с этим рекомендуется разработать и внедрить программу развития персонала, охватывающую соответствующие области.

Прозрачность процессов по прибытии в обследованных портах оценивается следующим образом:

- Актау – 28,0 %;
- Баку Алят– 67,0 %;
- Туркменбаши – 48,0 %.

Прозрачность процессов при отправлении в обследованных портах оценивается следующим образом:

- Актау – 28,0 %;
- Баку Алят– 67,0 %;
- Туркменбаши – 48,0 %.

Порту Актау следует уделить особое внимание вопросам прозрачности. Руководство должно принять меры, направленные на повышение ответственности сотрудников и их приверженности принципам прозрачности в соответствии с лучшей международной практикой.



4.9 Основные сферы возможных улучшений в обследованных странах

Обследованные страны предпринимают шаги в направлении развития торговли, в том числе реформ, направленных на упрощение процессов пересечения границ, оптимизации методов сбора данных, передачи и обработки данных и т.д. Эти меры направлены на разработку последовательных, прозрачных, недискриминационных и предсказуемых условий для международной торговли в соответствии с международными стандартами. Достигается это с помощью:

- Упрощения и стандартизации формальных процедур;
- Усовершенствования физической инфраструктуры и ресурсов;
- Гармонизации действующих законов и нормативных актов.

При этом основной акцент необходимо сделать на:

- Инвестировании в инфраструктуру
- Модернизации таможни и пограничных пунктов пропуска
- Упорядочивании документации и информационных потоков
- Автоматизации процессов
- Программах повышения эффективности пересечения границы
- Правилах, способствующих росту конкурентоспособности логистических и транспортных услуг в международных перевозках
- Безопасности перевозок и сохранности грузов.

Основные изменения с точки зрения таможенных процедур, предпринятые странами в 2011-2015 гг., представлены таблице ниже.



Таб. 7: Основные изменения в таможенных процедурах, предпринятые странами в 2011- 2015 гг.

АРМЕНИЯ	АЗЕРБАЙДЖА Н	БЕЛАРУСЬ	ГРУЗИЯ	УКРАИНА	МОЛДОВА
<p>+ 2011 Внедрение стоек самостоятельного декларирования в таможенных и складских помещениях, инвестиции в новое оборудование для улучшения пограничных операций, внедрение системы управления рисками.</p>		<p>+ 2011 Внедрение электронного декларирования экспорта и импорта.</p>			
				<p>- 2012 Дополнительные проверки при таможенном оформлении импорта.</p>	
			<p>+ 2013 Сокращение времени для экспорта и импорта путем создания зон таможенного оформления.</p>		
	<p>+ 2014 Упорядочение внутренних таможенных процедур (Концепция единого окна, Концепция уполномоченн</p>			<p>+ 2014 Ускорение выпуска таможенных деклараций и сокращение числа физических проверок.</p>	<p>+ 2014 Внедрение упрощенной декларации и товаров, неполного декларирования</p>



АРМЕНИЯ	АЗЕРБАЙДЖАН	БЕЛАРУСЬ	ГРУЗИЯ	УКРАИНА	МОЛДОВА
	ого экономического оператора, включая упрощенную процедуру, электронная оценка риска, обмен информацией между государственными органами, модернизация таможенных деклараций, система электронной таможни и т.д.)				товаров и домашнего оформления для уполномоченного экономического оператора
			<p>+ 2015 Проект внедрения eTIR между Грузией и Турцией (C2C)</p>	<p>+ 2015 Расширенный обмен информацией о товарах и транспортных средствах при пересечении границ в Грузии и Украине</p>	

Тем не менее, в сфере международных перевозок между странами существуют значительные различия. Например, пакеты документов, необходимых для осуществления экспортно-импортных процедур, варьируются от страны к стране. Так, например, в Грузии требуется только три подтверждающих документа для оформления экспортируемых товаров, в то время как в Украине грузоотправители / грузовладельцы должны представить 11 документов. Для оформления импортных операций в Беларуси необходимы только три документа, в то время как в Украине должен быть подготовлен пакет из восьми документов. Виды документов, необходимых для международной торговли в странах Восточного партнерства, приведены в таблицах ниже:



Таб. 8: Информация о документах, необходимых в международной торговле (экспорт)

ДОКУМЕНТ/СТРАНА	AM	AZ	BY	GE	UA	MD
Счет-фактура	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Экспортная таможенная декларация		✓	✓	✓	✓ (с печатью банка)	✓
Сертификат качества		✓	✓		✓	✓
Накладная CMR	✓	✓	✓		✓	
Контракт		✓	✓		✓	✓
Сертификат происхождения		✓			✓	✓
Опись комплекта поставки	✓		✓		✓	
Транспортная накладная			✓	✓	✓	
Фитосанитарный сертификат		✓			✓	
Транзитная таможенная декларация	✓		✓			
Радиологический сертификат					✓	
Технические условия					✓	
Штамп об акцизном сборе						✓
Лицензия						✓
Всего	4	7	8	3	11	7



Таб. 9: Информация о документах, необходимых в международной торговле (импорт)

ДОКУМЕНТ/СТРАНА	AM	AZ	BY	GE	UA	MD
Счет-фактура	✓	✓	✓	✓		✓
Опись комплекта поставки	✓		✓		✓	✓
Накладная CMR	✓	✓	✓	✓		✓
Договор купли-продажи		✓			✓	✓
Таможенная импортная декларация		✓		✓		✓
Сертификат происхождения		✓				✓
Транзитный документ (Т1)	✓				✓	
Сертификат соответствия на автозапчасти (спецификация продукта)					✓	
Импортная декларация					✓	
Предварительная импортная декларация					✓	
Спецификация продукта					✓	
Проверка автомобильных запчастей Государственной службой экспортного контроля Украины					✓	
Транспортная накладная				✓		
Всего	4	5	3	4	8	6

4.10 Приоритетные области повышения эффективности работы дорожных ППГ

В таблице ниже указаны направления приоритетных действий, отмеченные пользователями коридора на уровне стран. Страны сопоставлены друг с другом с точки зрения каждого критерия эффективности. Степень применимости символически обозначена следующим образом:

«Эталон» – страна, получившая наивысшие оценки по определенному показателю; тем не менее, странам-«эталонам» рекомендуется продвигать дальнейшие реформы, которые будут способствовать достижению еще более высокой эффективности.



Символ «!!!» – отражает самый низкий уровень эффективности среди обследованных стран и, следовательно, самую высокую потребность в принятии мер по сравнению с другими странами.

Символ «!!» – отражает необходимость принятия мер со средней степенью приоритетности и присваивается тем странам, которые продемонстрировали средние показатели.

Символ «!» – присваивается странам, занявшим второе место по эффективности по каждому показателю, он показывает, что страна / страны должны реформировать определенную область, но не так срочно, как другие проанализированные страны.

Для каждой области реформ, где это применимо, в скобках приведено значение соответствующего показателя или суб-показателя.

ПРИОРИТЕТНЫЕ СФЕРЫ ДЕЙСТВИЙ	AM	GE	MD	BY	AZ	UA
Реформы по сокращению времени	эталон	!!!	!!!	!	!!!	!!!
	(5,2)	(15,7)	(11,0)	(8,8)	(18,8)	(36,5)
Реформы по сокращению стоимости	эталон	!!!	!	!!!	!!!	!!!
	(61,3)	(95,1)	(63,5)	(73,7)	(148,6)	(91,8)
Антикоррупционные реформы	эталон	!!!	!	!!!	!!!	!!!
	(151,2)	(205,5)	(177,0)	(201,5)	(267,7)	(259,7)
Инфраструктурные улучшения	!	эталон	!!!	!!!	!!!	!!!
Реформы обслуживания	эталон	!	!	!!!	!	!!!
	(7,0)	(6,9)	(6,7)	(6,5)	(6,8)	(6,2)
Меры по сокращению рисков	!	!	эталон	!!!	!	!!!
	(18,0)	(18,4)	(19,7)	(15,5)	(18,3)	(8,1)
Рейтинг	1	2	3	4	5	6

Наилучшие показатели эффективности, согласно опросам пользователей, продемонстрировала **Армения**, получившая наилучшие оценки (став эталоном) по четырем показателям: время, стоимость, а также предотвращение коррупции и реформы. Она также заняла второе место с точки зрения развития пограничной инфраструктуры.



Совокупное значение индекса ППГ в отношении времени составляет 5,2, что почти в 7 раз лучше, чем в Украине (получившей самые низкие оценки), где значение индекса ППГ составило 36,5. По показателю расходов, связанных с пересечением границ, она получила оценку 61,3, что означает самые низкие затраты при пересечении границ не только на Южном Кавказе, но и во всем регионе. Самый низкий уровень коррупции с оценкой 151,2 также был зарегистрирован в Армении, что почти на 42% лучше, в Украине, которая получила наихудшую оценку - 267,7 баллов.

На уровне реформирования услуг достижения Армении были признаны лучшим (значение показателя для ППГ – 7,0). Однако результаты по этому показателю были весьма сходными для обследованных стран, варьируясь в пределах от 6,2 до 7,0, с разницей чуть выше 10% между верхней и нижней границей диапазона. Риски, связанные с пересечением границы, в Армении оказались на среднем уровне, сопоставимом с соседними странами - Грузией и Азербайджаном.

Армении рекомендуется поддерживать хороший темп реализации реформ и принятия мер, направленных на дальнейшее сокращение времени и расходов при пересечении границы, продолжить борьбу с коррупцией и углублять реформирование услуг. В качестве приоритетных действий Армении необходимо сосредоточиться на реформах по снижению рисков, а также на работе по дальнейшему совершенствованию инфраструктуры пограничных пунктов пропуска (в этой области страна заняла второе место после Грузии).

Второе место по совокупному индексу эффективности заняла **Грузия**. Страна получила эталонные оценки в отношении инфраструктурных улучшений на границах. Она также стала второй в рейтинге по показателям качества услуг и рисков, связанных с пересечением границы. Эти три области требуют постоянного отслеживания в целях сохранения достигнутого уровня эффективности.

Дальнейшее приоритетное направление реформ – это управленческие реформы, направленные на сокращение времени прохождения через границу. Грузия занимает четвертое место среди обследованных стран в этой области. Эффективность по показателю времени в Грузии, согласно оценкам, в 3 раза ниже, чем в соседней Армении. Реформы по сокращению затрат необходимо продолжать, так же как и дальнейшие антикоррупционные реформы. Несмотря на то, что реформы в области услуг и снижения рисков не столь актуальны для Грузии, страна должна, тем не менее, принять меры для улучшения в этих областях, равняясь на эталонные показатели.

Третье место в рейтинге заняла **Молдова**. Эта страна является единственным эталоном за пределами Южного Кавказа, и ее общая эффективность весьма близка к максимальной эффективности в регионе. Молдова получила наилучшие оценки в области снижения рисков. Кроме того, показатели ППГ Молдовы оказались близки к показателям лидера рейтинга с точки зрения стоимости и низкого уровня коррупции на местном уровне. Реформы в трех указанных областях должны быть продолжены. Необходимо принять срочные меры по дальнейшей модернизации инфраструктуры пограничных переходов Молдовы в целях удовлетворения потребностей пользователей. Также рекомендуется повысить уровень обслуживания.




Оценки **Беларуси** во многом сходны с оценками Молдовы, она заняла четвертое место по индексу общей эффективности. Хотя позиции Беларуси, согласно мнениям респондентов, не являются эталонными ни по одному из проанализированных показателей, ее пограничные переходы демонстрируют достаточно высокую эффективность. Пользователи отмечают, что Беларусь должна сосредоточить свою программу реформ на дальнейшем совершенствовании обслуживания. Четыре области, требующие реформ, по мнению респондентов, включают меры по борьбе с коррупцией, снижение расходов, связанных с пересечением границ, инфраструктурные улучшения на границах, действия по снижению рисков. Беларусь заняла второе место по показателю временной эффективности. То есть, прямые реформы в этой области по-прежнему важны, но не являются приоритетными.

Азербайджан и **Украина** заняли, соответственно, пятое и шестое место среди обследованных стран. Обеим странам необходимо сосредоточить реформы на мерах по снижению стоимости, а также на антикоррупционных мерах на местном уровне. Украине следует сосредоточить внимание на мерах по сокращению времени, связанного с пересечением границ (ее оценки по этому показателю в 7 раз хуже, чем у регионального лидера – Армении, а также ниже, чем у соседних Молдовы и Беларуси). Азербайджану необходимо продолжить работу по модернизации инфраструктуры в качестве одного из важнейших приоритетов. Пользователи отмечают существенные усилия Азербайджана в направлении улучшения уровня обслуживания и снижения рисков, необходимо не сбавлять темпа реформ в этих областях. Украине же необходимо сосредоточить внимание также на прямых мерах, направленных на сокращение времени, затрачиваемого при пересечении границ, и мерах по снижению рисков.

4.11 Приоритетные области повышения эффективности работы портовых ППГ

Проектная группа составила обзор приоритетных мер по реформированию для портовых пунктов пропуска в приведенной ниже таблице. Рекомендации представлены с точки зрения функционирования порта как пограничного пункта пропуска. Рекомендации по необходимым реформам подготовлены на основе результатов оценки эффективности. Степень применимости символически обозначена следующим образом:

«Эталон» – порт, получивший наивысшие оценки по определенному показателю; тем не менее, портам-«эталонам» рекомендуется продвигать дальнейшие реформы, которые будут способствовать достижению еще более высокой эффективности.

Символ «» – отражает самый низкий уровень эффективности среди обследованных портов и, следовательно, самую высокую потребность в принятии мер по сравнению с другими портами. Этот символ используется также в том случае, если порт, даже заняв второе место, получил оценки в два раза или еще ниже, чем эталон по соответствующему показателю.



Символ «!» – присваивается порту, занявшему второе место по каждому показателю; он показывает, что порт должен реформировать определенную область, но не так срочно, как другие проанализированные порты.

ПРИОРИТЕТНЫЕ ОБЛАСТИ ДЕЙСТВИЙ	Баку Алят	Актау	Туркменбаши
Реформы по сокращению времени	!!	эталон	!
Реформы по сокращению стоимости	!	эталон	!!
Антикоррупционные реформы	!	эталон	!!
Инфраструктурные улучшения	эталон	!!	!!
Реформы обслуживания	эталон	!	!!
Меры по сокращению рисков	эталон	!!	!!

Порт Актау получил лучшую оценку с точки зрения времени, необходимого для пересечения границы. Значение индекса для Актау составило 109,6. Баку занял последнее место (значение показателя почти в два раза выше, чем в Актау). Это связано с тем, что пользователи оценивали свой опыт автомобильного трафика в «старом» порту Баку. После завершения в 2016 году строительства причала для судов типа Ро-Ро в Аляте порту рекомендуется обратить особое внимание на время, необходимое для пересечения границы, чтобы не повторять существующую практику.

Порт Актау также стал эталоном с точки зрения расходов, связанных с пересечением границы (значение индекса 69,9). Пользователи отмечали низкий уровень и редкие случаи неформальных платежей. Бакинский порт занял второе место, получив оценку, близкую к Актау – 84,3. Тем не менее, порту рекомендуется проверить структуру официальных платежей и адаптировать ее к потребностям рынка. Туркменбаши получил наихудшую оценку, в основном, из-за чрезвычайно высоких размеров формальных платежей.

С точки зрения процедур оформления и обслуживания, инфраструктуры и рисков Баку занял лидирующую позицию среди трех обследованных портов. Это объясняется, главным образом, теми позитивными изменениями, которые были осуществлены в Баку с 2014 года (внедрение современных методов оформления, совершенствование организации таможен и т.д.). Несмотря на модернизацию, пользователи сообщают о некоторых пробелах в реализации изменений - например, подача документов онлайн в Баку не всегда функционирует. Тем не менее, темпы модернизации и позитивные сдвиги в Баку



представляются пользователям весьма привлекательными. Значения соответствующих субпоказателей в Актау и Туркменбаши значительно ниже, чем в Баку.

Актау рекомендуется продолжать работу в направлении более эффективного использования инфраструктурных объектов, как и Туркменбаши. Планы перспективного расширения портовой зоны предусматривают дальнейшие улучшения в плане развития инфраструктуры. Актау рекомендуется продолжать усилия по повышению эффективности, запланированные новым руководством порта.

С точки зрения рисков все три порта демонстрируют почти одинаковые результаты, относящиеся к риску потери грузов. Оценка на уровне 30-34% всех случаев, наблюдаемых во время транспортировки через эти порты, представляется довольно низкой. Таким образом, необходимо уделить особое внимание сохранности грузов в портовых районах.

Процент вероятности повреждения грузов в Актау, согласно полученным сообщениям, является самым низким (8%), а в Баку и Туркменбаши повреждения грузов имели место в четвертой части поставок. Таким образом, портам Баку и Туркменбаши рекомендуется исправить эту ситуацию и сосредоточиться на снижении риска повреждения грузов в процессе контрольных процедур.

Уровень предсказуемости таможенных процедур, по сообщениям пользователей, достаточно высок в Баку (64% при прибытии и 70% при выезде). Порты Актау и Туркменбаши демонстрируют низкие результаты с точки зрения уровня предсказуемости таможенных процедур. Обоим портам рекомендуется принять меры для решения этой проблемы и регулярно следить за осуществлением контроля и стандартизацией в осуществлении таможенных процедур.

Что касается прозрачности процессов, в настоящее время бакинский портовый узел демонстрирует лучшие результаты с точки зрения прозрачности процессов, связанных с пересечением границы, как при въезде, так и при выезде. Портам Актау и Туркменбаши следует поработать над повышением прозрачности и внедрять программы по развитию кадрового потенциала в целях повышения ответственности сотрудников с точки зрения прозрачного применения установленных процедур.

Странам рекомендуется рассматривать результаты проведенного исследования в качестве барометра ожиданий рынка. Результаты не претендуют на абсолютные значения, но помогают отобразить ситуацию на обследованных пунктах пересечения границы ТРАСЕКА в странах ВП и в портах Каспийского моря с точки зрения пользователей коридора.

Заинтересованным представителям государственного сектора в странах рекомендуется рассматривать эти замечания в качестве программы приоритетных реформ на будущее. Существующие планы и реализованные программы могут быть также перепроверены с точки зрения индекса эффективности пересечения границы, а последующие шаги скорректированы с учетом требований пользователей коридора.

Опубликовано в Июнь 2016 года

Данная публикация была осуществлена при содействии Европейского Союза.
За содержание данной публикации несет ответственность TRT Trasporti e Territorio
совместно с партнерами по Консорциуму
Dornier Consulting GmbH, Panteia Group и Луцким университетом,
и оно ни в коей мере не отражает точку зрения Европейского Союза.

