



Отчет об оценке эффективности автомобильных контрольно-пропускных пунктов на маршрутах ТРАСЕКА

Мероприятие №4.17 Плана Действий на 2022-2026 годы:

Проведение оценки эффективности работы автомобильных контрольно-пропускных пунктов; Отчет об оценке; 2022, 2024, 2026

1 Предпосылки и цели

Маршруты ТРАСЕКА, соединяющие Европу, Кавказ и Азию, характеризуются перемещениями через несколько стран и сменой нескольких видов транспорта. Грузы, перевозимые по маршрутам ТРАСЕКА, должны пересекать как минимум 2 или 3 пограничных перехода/морских порта. Негативные последствия в результате задержек и увеличение затрат на пересечение через многочисленные пограничные пункты пропуска/морские порты характерны в том числе и для относительно эффективных контрольно-пропускных пунктов. Кроме того, длительные задержки, увеличение расходов, снижение надежности и предсказуемости сказываются на замедлении работы недостаточно оснащенных и неэффективно функционирующих пограничных переходов. Таким образом, для обеспечения привлекательности маршрутов ТРАСЕКА крайне важно повысить эффективность контрольно-пропускных пунктов и внедрить меры, упрощающие передвижение через границы. Высокоразвитые системы мониторинга и оценки играют важную роль в поддержке мер по модернизации и упрощению процедур пересечения границ, осуществляемых странами ТРАСЕКА.

Результаты усилий по модернизации и реформам регулирования оцениваются с помощью различных инструментов на национальном и международном уровнях. Признавая необходимость согласованного подхода к оценке эффективности контрольно-пропускных пунктов вдоль маршрутов ТРАСЕКА, в 2021 году МПК ТРАСЕКА приняла Методику оценки контрольных пунктов пропуска. Данный документ является первым оценочным отчетом, основанным на ранее внедренной методике, которая отражает мнения пограничных органов и выражает точку зрения операторов частного сектора по поводу эффективности работы пунктов пропуска через границу.¹

Целями настоящего Отчета об оценке являются:

- Определение текущего состояния и потенциальных проблем в отношении организации процедур по пересечению границ в контрольно-пропускных пунктах на маршрутах ТРАСЕКА;

¹ ТРАСЕКА, 2021 год, Методика оценки контрольно-пропускных пунктов (принята на XV ежегодном заседании МПК ТРАСЕКА, 21 октября 2021, г. София, Болгария).

Электронный доступ: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/til_igcmeets/15th/rus/Appendix_14_Methodology_on_evaluating_check_ponts_rus.pdf

- Осуществление обмена информацией о статусе и опыте организации процедур по пересечению границ между странами ТРАСЕКА;
- Проведение анализа эффективности ранее введенных мер по упрощению процедур пересечения границ и инициатив по модернизации контрольно-пропускных пунктов вдоль маршрутов ТРАСЕКА;
- Разработка соответствующих рекомендаций директивным органам стран ТРАСЕКА в отношении упрощения процедур пересечения границ;
- Содействие повышению эффективности транспортных операций на маршрутах ТРАСЕКА.

2 Методика и организация оценки

При помощи методики контрольно-пропускные пункты оцениваются по пяти направлениям: инфраструктура, информационные технологии, процессы и процедуры, позиции в международных рейтингах и мнение перевозчиков. Каждое из направлений охватывает целый ряд проблем, от 2 вопросов направления “Мнение перевозчиков” до 12 вопросов направления “Процессы и процедуры”. В зависимости от оценки статуса каждой конкретной проблемы дается определенное количество баллов. Диапазон баллов по конкретным вопросам варьируется в зависимости от вопроса, например, от 0-1 балла; до 1-7 баллов. Количество баллов по каждому из направлений составляет от 7 баллов направления “Мнение перевозчиков” до 35 баллов направления “Инфраструктура”. Общее количество баллов в общем зачете (по всем направлениям оценки) составляет 100.

Рисунок 1: Направления оценки контрольно-пропускных пунктов по методике



В методике оценки контрольных пунктов подробно описываются способы определения, расчета и назначения конкретного количества баллов для оцениваемых вопросов по каждому показателю².

² См. Пункты 7-46 Методики оценки контрольно-пропускных пунктов ТРАСЕКА

Несмотря на некоторые общие характеристики пунктов пропуска (например, одинаковую национальную правовую базу), каждый пункт пересечения границы имеет уникальные характеристики и ряд конкретных проблем, которые необходимо решать соответствующим образом. Так, например, требования к инфраструктуре в отношении объемов движения на каждом пункте пропуска могут отличаться. Таким образом, Методикой оценки предусмотрено, что каждый контрольный пункт должен оцениваться индивидуально.³

На основе Методики рейтинг контрольных точек составляется в соответствии с баллами, определенными в результате оценки каждого отдельного контрольного пункта в следующей градации:

- 90 баллов и более – “отлично”;
- 75-89 баллов – “хорошо”;
- 60-74 баллов – “удовлетворительно”;
- 59 баллов и менее – “неудовлетворительно”.

Письмо для оценки контрольно-пропускных пунктов было отправлено Постоянным Секретариатом МПК ТРАСЕКА через Постоянных представителей (Национальных секретарей) Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА в государствах-членах ОМС соответствующим уполномоченным органам и национальным перевозчикам в феврале 2022 года.⁴ Опрос в соответствии с Приложением 1 к Методике (приведенным в приложении 1 к настоящему Отчету об оценке) был направлен уполномоченным органам. Опрос в соответствии с Приложением 2 к Методике (приведенный в приложении 2 к настоящему Отчету об оценке) был направлен национальным перевозчикам.

На момент первого крайнего срока предоставления информации об оценке контрольных пунктов (1 апреля года, следующего за оцениваемым годом в соответствии с Методикой), только 2 из 13 государств-членов ОМС ответили на Опрос (Молдова и Таджикистан). Далее, после установленного первого крайнего срока, 8 государств - членов ОМС представили ответы (Армения, Азербайджан, Грузия, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Румыния и Турция).

В общей сложности к концу продленного периода сбора данных (до июня 2021 года)⁵, 10 стран представили информацию, включающую ответы от:

- 9 стран по Опросу уполномоченных органов (Приложение 1) - Армения, Азербайджан, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан и Турция и
- 5 стран по Опросу национальных перевозчиков (Приложение 2) - Армения, Азербайджан, Грузия, Иран и Таджикистан.

Предоставленные странами ответы, не всегда соответствуют рекомендациям, содержащимся в Методике оценки контрольно-пропускных пунктов. Лишь несколько стран представили оценку отдельных контрольных пунктов (в соответствии с инструкциями по Методике), в то время как большинство стран

³ См. пункт 6 Методики оценки контрольно-пропускных пунктов ТРАСЕКА

⁴ Письмо №02/22/046 Генерального Секретаря ПС МПК ТРАСЕКА от 11 февраля 2022 года.

⁵ Ответы Ирана были дополнительно предоставлены 23 ноября 2022 года.

представили только один общий ответ, не связанный с конкретными контрольными пунктами. Страны, которые предоставили информацию об отдельных пунктах пропуска, включили некоторые пункты пересечения границы, расположенные на маршрутах ТРАСЕКА⁶, и некоторые другие пункты пропуска, не расположенные на маршрутах ТРАСЕКА. В некоторых случаях сводный ответ был дан для нескольких пересечений границы в одном документе. Следует отметить, что в нескольких случаях были предоставлены неполные и противоречивые ответы, что ограничивает возможности использования таких ответов для надлежащего анализа и оценки.

Ответы по следующим контрольным пунктам были получены из опроса для уполномоченных органов (Приложение 1):

- Армения (7 ответов для 7 отдельных контрольных пунктов):
 - 2 контрольно-пропускных пункта на маршрутах ТРАСЕКА: Гогаван (неполный), Мегри (Агарак);
 - 2 других контрольно-пропускных пункта: Айрум (неполный), Бавра;
 - 3 других (не идентифицированных) контрольных пункта (неполных и не включенных в анализ настоящего отчета).
- Азербайджан (один общий ответ - дополнительно рекомендуется адаптировать и использовать для 2 отдельных пунктов пропуска - 1 автомобильный пункт пропуска и 1 порт):
 - 2 контрольно-пропускных пункта на маршрутах ТРАСЕКА, автомобильный пункт пропуска - Красный мост и порт - Алят.
- Иран (4 ответа для 4 отдельных контрольно-пропускных пунктов (Астара, Бажгиран, Догарун и Лотфабад)
- Казахстан (один общий ответ – не связанный с конкретными контрольно-пропускными пунктами) (неполный).
- Кыргызстан (один общий ответ – не связанный с конкретными контрольно-пропускными пунктами) (неполный).
- Молдова (один общий ответ – не связанный с конкретными контрольно-пропускными пунктами).
- Румыния (один общий ответ – неполный и частично агрегированный для 10 контрольно–пропускных пунктов - невозможно использовать для оценки отдельных контрольно-пропускных пунктов).
- Таджикистан (4 ответа для 4 отдельных контрольных пунктов):
 - 2 контрольно-пропускных пункта на маршрутах ТРАСЕКА: Кульма, Дусти;
 - 2 других контрольно-пропускных пункта: Гулистон, Фатехобод (неполный);

⁶ ТРАСЕКА, 2021 год, Методика определения маршрутов Международного транспортного коридора ТРАСЕКА (принята на XV ежегодном заседании МПК ТРАСЕКА, 21 октября 2021, г. София, Болгария).

Электронный доступ: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/til_igcmeets/15th/rus/Appendix_12_Methodology_for_identification_of_the_Routes_Rus.pdf

- Турция (один общий ответ – не связанный с конкретными контрольно-пропускными пунктами) (неполный).

Ответы по следующим пунктам пропуска были получены из опроса для национальных перевозчиков (Приложение 2):

- Армения (2 ответа для 2 отдельных контрольных пунктов):
 - 1 контрольно-пропускной пункт на маршрутах ТРАСЕКА: Мегри (Агарак);
 - еще один контрольный пункт: Бавра.
 - Азербайджан (один общий ответ - дополнительно рекомендуется адаптировать и использовать для 2 отдельных пунктов пропуска - 1 автомобильный пункт пропуска и 1 порт)
 - 2 контрольно-пропускных пункта на маршрутах ТРАСЕКА: Алят, Красный мост.
 - Грузия (один общий ответ – не связанный с конкретными контрольно-пропускными пунктами)
 - Иран (несколько ответов по 4 отдельным контрольным пунктам: Астара, Догарун, Лотфабад и Сарахс)
 - Таджикистан (3 ответа для 3 отдельных контрольных пунктов):
 - 2 контрольно-пропускных пункта на маршрутах ТРАСЕКА: Кульма, Дусти (Турсунзаде);
 - еще 1 контрольно-пропускной пункт: Гулистон.
- Названия национальных перевозчиков указаны в анкетах в качестве респондентов Опроса.

Для сбора информации от национальных перевозчиков государств - членов ОМС в области “Мнение перевозчиков”, в целях распространения Опроса (из Приложения 2), как описано выше, был разработан инструмент онлайн-опроса. Инструмент онлайн-опроса был основан на Анкете в соответствии с Приложением 2 к Методике. Инструмент онлайн-опроса был разработан на платформе «Webropol» и доступен на английском, русском языках для свободного и анонимного доступа с середины апреля 2022 года.⁷ Национальные секретари были проинформированы и получили ссылки на «Webropol» с автоперевозчиками, чтобы принять участие в Опросе на основе анкеты, соответствующей Приложению 2 к Методике.⁸ Информация об опросе и приглашении перевозчиков были размещены на веб-сайте ТРАСЕКА 10 мая 2022 года.⁹

В общей сложности к концу периода сбора данных (до 17 июня 2021 года) инструмент онлайн-опроса предоставил в общей сложности 5 ответов, которые включают:

- Два индивидуальных ответа для двух контрольно-пропускных пунктов в Грузии, включающие:

⁷ Опрос на английском языке: <https://link.webropolsurveys.com/S/1A8536881127F375>

Опрос на русском языке: <https://link.webropolsurveys.com/S/FA7A46E72605B70F>

⁸ Письмо №02/22/122 Генерального Секретаря ПС МПК ТРАСЕКА от 19 апреля 2022 года

⁹ Веб-сайт ТРАСЕКА: http://www.traceca-org.org/en/news/single-news/n/traceca_conducts_a_survey_of_carriers_at_checkpoints/

- Красный мост (входящий в маршруты ТРАСЕКА);
- Карцахи (не входящий в маршруты ТРАСЕКА).
- Один общий ответ для четырех контрольно-пропускных пунктов в Иране, включающие:
 - Сарахс (входящий в маршруты ТРАСЕКА);
 - 3 других контрольно-пропускных пункта: Астара, Самур и Фараб (не входящие в маршруты ТРАСЕКА).
- Два ответа для двух контрольно-пропускных пунктов в Румынии, которые включают:
 - один индивидуальный ответ для контрольного пункта Альбита;
 - один общий ответ для 2 контрольно-пропускных пунктов: Скулень (не входящий в маршруты ТРАСЕКА) и Альбита.

Ответы, представленные в онлайн-опросе «Webropol», охватывают в общей сложности 8 пунктов пропуска (только два на маршрутах ТРАСЕКА), однако некоторые ответы даны как общие (не относящиеся к конкретному пункту пропуска), что затрудняет анализ отдельных пунктов пропуска.

3 Анализ ответов Опроса и первоначальные выводы

Обзор полученных результатов из двух опросов (для уполномоченных органов - Приложение 1 и для национальных перевозчиков - Приложение 2); собранных двумя способами, через Национальных секретарей ТРАСЕКА, а также с помощью онлайн-платформы (Webropol); и обработанных ПС МПК ТРАСЕКА, представлен в Приложении 3 к настоящему отчету.

Из обзора можно сделать вывод, что индивидуальную оценку можно произвести только в отношении одиннадцати отдельных контрольных пунктов, по которым предоставлены полные ответы:

- два контрольно-пропускных пункта в Армении (Агарак (Мегри), Бавра);
- два контрольно-пропускных пункта в Азербайджане (Алят, Красный мост);
- три контрольно-пропускных пункта в Иране (Астара, Догарун, Лотфабад)¹⁰ и
- три контрольно-пропускных пункта в Таджикистане (Дусти, Гулистон и Кульма).

Ответы по другим пропускным пунктам не могут быть использованы для индивидуальной оценки, поскольку они носят общий характер (не связаны с конкретными контрольно-пропускными пунктами), и в большинстве случаев ответы на опрос являются неполными (за исключением общего, но полного ответа, предоставленного Молдовой).

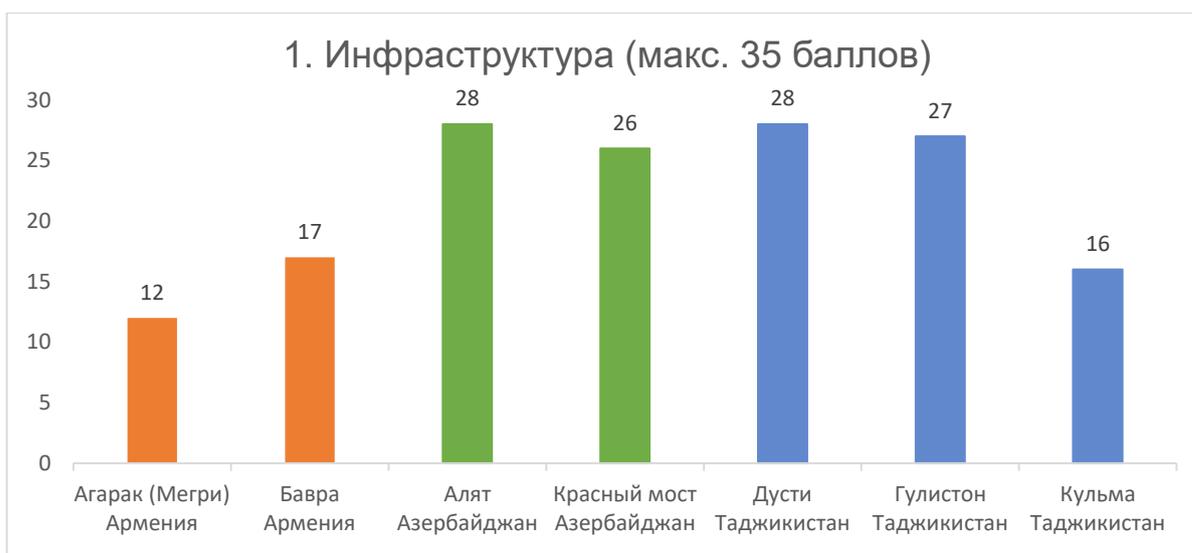
В соответствии с Методикой оценки контрольно-пропускных пунктов ответы на Опрос анализируются по каждому из отдельных направлений: инфраструктура, информационные технологии, процессы и процедуры, позиции в международных рейтингах и мнение перевозчиков. Результаты семи пограничных переходов, проанализированных в настоящем отчете, приведены в таблице ниже.

Table 1: Оценка контрольно-пропускных пунктов

| № | Направление оценки | Общее кол-во баллов | Агарак (Мегри) ARM | Бавра ARM | Астара | Догарун | Лотфабад | Алят AZE | Красный мост AZE | Дусти TAJ | Гулистон TAJ | Кульма TAJ |
|---|-----------------------------------|---------------------|--------------------|-----------|-------------|-----------|-----------|-------------|------------------|-----------|--------------|------------|
| | | | AP | AP | ИРИ | ИРИ | ИРИ | A3 | A3 | ТДЖ | ТДЖ | ТДЖ |
| 1 | Инфраструктура | 35 | 12 | 17 | 19 | 16 | 17 | 28 | 26 | 28 | 27 | 16 |
| 2 | Информационные технологии | 24 | 12 | 12 | 16 | 4 | 13 | 21 | 21 | 15 | 21 | 0 |
| 3 | Процессы и процедуры | 27 | 14.5 | 20 | 12.5 | 13 | 8 | 22.5 | 19.5 | 14 | 18.5 | 12 |
| 4 | Позиции в международных рейтингах | 8 | 5 | 5 | 2 | 2 | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 5 | Мнение перевозчиков | 7 | 4 | 6 | 3 | 3 | 4 | 7 | 7 | 4 | 3 | 3 |
| | | Всего: | 47.5 | 60 | 52.5 | 38 | 44 | 82.5 | 77.5 | 65 | 73.5 | 35 |

¹⁰ Из-за позднего представления ответов по контрольно-пропускным пунктам в Иране результаты оценки представлены только в Таблице 1. Иранские контрольно-пропускные пункты не включены в дальнейший анализ, представленный в данном отчете.

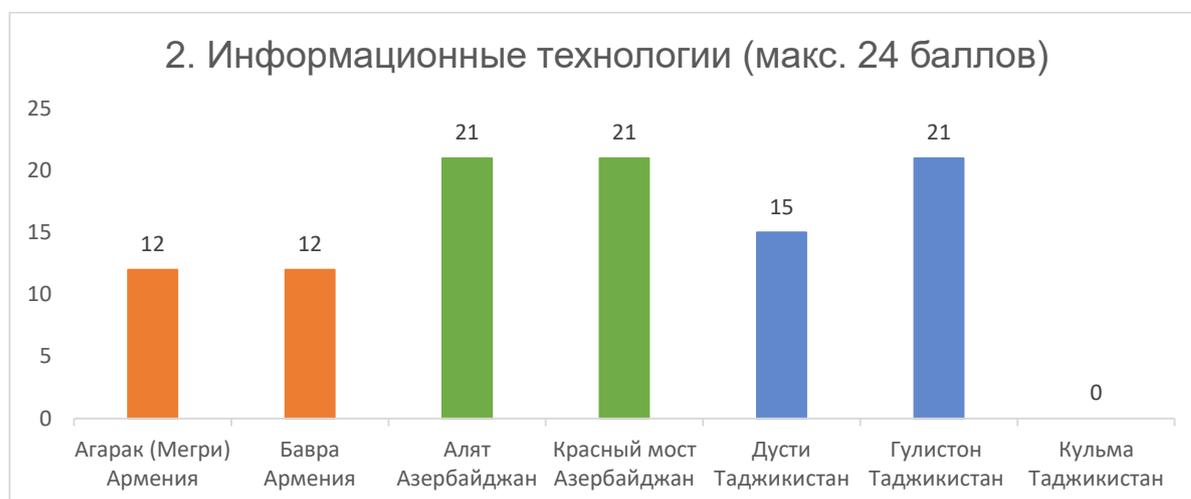
В области “Инфраструктура”, с максимально возможным числом в 35 баллов, полученные ответы варьируются от 12 баллов на пограничном пункте Агарак (Мегри) в Армении до 28 баллов в порту Алят в Азербайджане и пограничном пункте Дусти в Таджикистане. Состояние подъездных путей к контрольно-пропускному пункту обычно оценивается как отличное или хорошее. В большинстве проанализированных контрольно-пропускных пунктов специально выделена полоса для грузового транспорта, но не везде выделена зеленая полоса для грузового транспорта (доступна только на пограничном пункте Красный мост в Азербайджане). Достаточное количество полос для контроля транспортных средств и парковочных мест значительно различается между проанализированными контрольно-пропускными пунктами. Отмечается, что состояние инфраструктуры различается, и для большинства пунктов она соответствует пропускной способности, в то время как в отдельных случаях было выявлено, что инфраструктура минимальна и требует улучшения (в случае с пограничным пунктом Красный мост в Азербайджане) или даже устарела и нуждается в реконструкции (в случае с пунктом Агарак (Мегри) в Армении). Почти все проанализированные пункты пропуска имеют технические средства таможенного контроля для досмотра товаров (инспекционные комплексы), однако логистические центры доступны редко (как сообщается только на пунктах пропуска в Азербайджане).



В области “Информационные технологии”, с максимальным потенциальным числом 24 балла, полученные ответы варьируются от 0 баллов в пунктах пересечения границы Кульма в Таджикистане до 21 балла в порту Алят и пограничном пункте Красный мост в Азербайджане и пограничном пункте Гулистон в Таджикистане. Большинство проанализированных контрольно-пропускных пунктов не имеют электронной системы бронирования въезда на контрольно-пропускной пункт (в то время как о таких системах сообщается только в Азербайджане, подробности об их внедрении отсутствуют¹¹). Предварительное декларирование осуществляется почти на всех проанализированных пунктах пропуска, в то время как предварительное уведомление доступно только на некоторых из них (в Азербайджане и Таджикистане). Система оценки рисков до прибытия товаров на физическую границу доступна практически на всех проанализированных пунктах пропуска. Большинство контрольно-пропускных

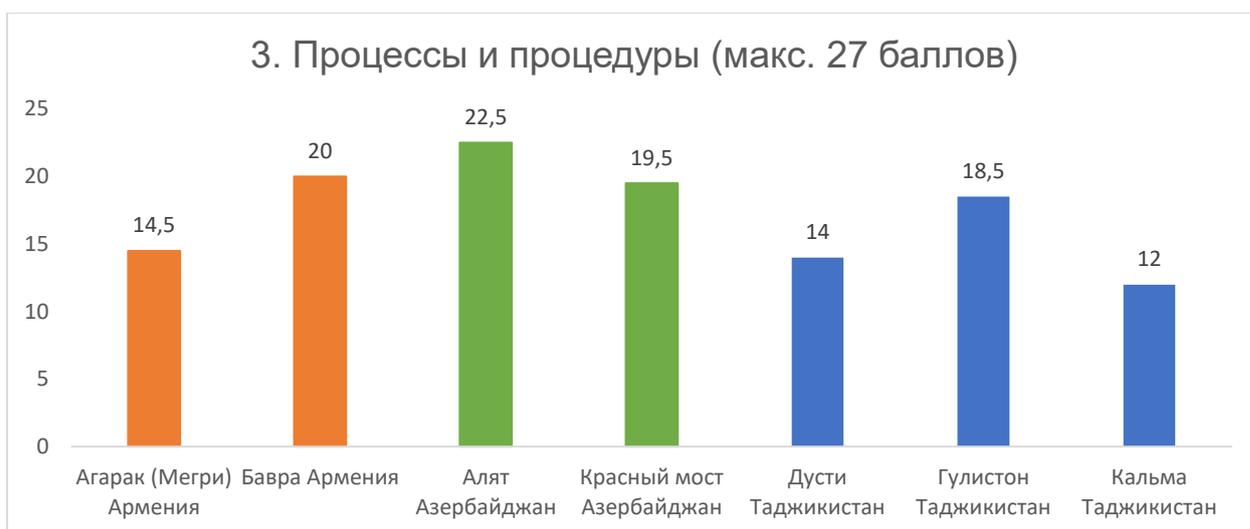
¹¹ Ранее было проинформировано о применении в отношении пассажирских перевозок.

пунктов имеют систему радиационного контроля. Ситуация меняется от пункта пропуска к пункту пропуска в отношении систем автоматической идентификации весогабаритных показателей, системы обнаружения товаров и грузов, запрещенных к перевозке, и системы электронных платежей (доступны на некоторых контрольно-пропускных пунктах и недоступны на других). На пограничном пункте Кульма в Таджикистане не было зарегистрировано ни одной из информационных технологий.



В области “Процессы и процедуры”, с максимальным потенциальным числом в 27 баллов, полученные ответы варьируются от 12 баллов в пункте пересечения границы Кульма в Таджикистане до 22,5 баллов в порту Алят в Азербайджане. Почти все проверенные контрольно-пропускные пункты работают полный день. Основное направление перемещения грузов различается между проанализированными пунктами пропуска: чаще встречаются импорт и экспорт, за которыми следуют транзит и импорт.

Сообщаемое время, затрачиваемое на отдельные процедуры и формальности на контрольно-пропускных пунктах, существенно различается. Время, затрачиваемое на таможенные операции, колеблется от более чем 3 часов до 1 часа, а время, затрачиваемое на конкретные контрольные операции, составляет менее 1 часа (за редкими исключениями, когда время на конкретные контрольные операции занимало от 1-2 часов. Было предоставлено множество ответов от более чем 3 часов до 1 часа. Касательно «общего времени, проведенного на контрольно-пропускном пункте (от шлагбаума до шлагбаума)» и «общего времени пересечения границы (учитывая общее время, проведенное на контрольно-пропускном пункте соседней страны)», были выявлены серьезные несоответствия. Так, в некоторых ответах общее время, о котором сообщалось, было равно или меньше времени, затраченного на отдельные операции и формальности. Поэтому такие противоречивые ответы были скорректированы Постоянным Секретариатом МПК ТРАСЕКА (в Приложении 3 такие корректировки отмечены “х” красным цветом для непринятых ответов и с записями красного цвета и светло-голубым фоном для скорректированных ответов. Исходя из таких корректировок, ни на одном из оцененных контрольно-пропускных пунктов для пересечения границы не требуется более 3 часов (с формальностями и ожиданием на контрольно-пропускных пунктах обеих соседних стран). Сообщалось, что в большинстве оцененных контрольно-пропускных пунктов внедрены механизмы “единого окна”.



На основе Методики оценки пунктов пропуска, пункты, обозначенные для позиций в международных рейтингах, были рассчитаны ПС МПК ТРАСЕКА. Индекс эффективности логистики (оценивает 2 сферы - "Таможня" и "Инфраструктура") отражает место страны в рейтинге и динамику изменения позиций в нем. В случае, если страна занимает 26-е место и выше (2 балла); с 26-го места до 51-го (1 балл). Если рейтинг повышен на 1 позицию (1 балл); на 2 позиции и более (2 балла). Индекс «Doing business» («Ведение бизнеса») (оценивает только показатель "Международная торговля" – Трансграничная торговля) оценивает место страны в рейтинге и динамику изменения позиций в нем. Расчет этого индекса производится таким же образом, как и в предыдущих индексах.

На основе позиции в международных рейтингах каждой из стран-участниц ТРАСЕКА были присвоены потенциальные баллы в диапазоне от 0 баллов (Казахстану) до 5 баллов (Армении).

Таблица 2: Позиция в международных рейтингах

| | LPI 2018 | | LPI 2016 | | DB 2020 | DB 2019 |
|--------------------|----------|----------------|----------|----------------|------------------|---------|
| | Таможня | Инфраструктура | Таможня | Инфраструктура | ТаВ | ТаВ |
| Армения | 81 | 88 | 148 | 122 | 43 | 46 |
| Азербайджан | NA | NA | NA | NA | 71 ¹² | 84 |
| Болгария | 42 | 64 | 97 | 101 | 21 | 21 |
| Грузия | 95 | 102 | 118 | 128 | 45 | 43 |
| Иран | 71 | 63 | 110 | 72 | 123 | 121 |
| Казахстан | 65 | 81 | 86 | 65 | 105 | 102 |
| Кыргызстан | 55 | 103 | 156 | 150 | 89 | 70 |
| Молдова | 124 | 141 | 99 | 100 | 38 | 35 |
| Румыния | 80 | 51 | 50 | 58 | 1 | 1 |
| Таджикистан | 150 | 127 | 150 | 130 | 141 | 148 |
| Турция | 58 | 33 | 36 | 31 | 44 | 42 |
| Украина | 89 | 119 | 116 | 84 | 74 | 78 |
| Узбекистан | 140 | 77 | 114 | 91 | 152 | 165 |

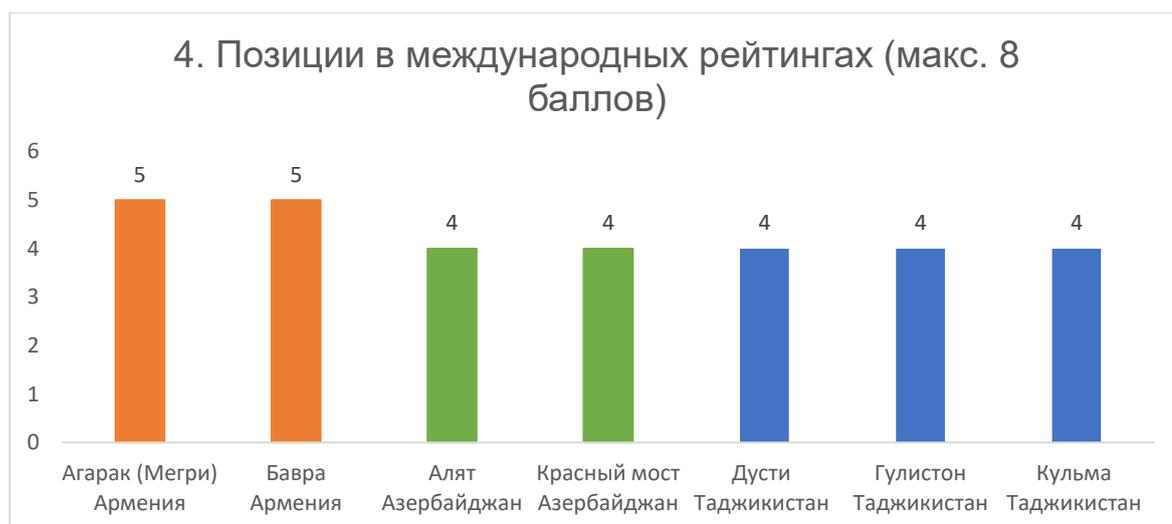
¹² Согласно последней (исправленной) версии Doing Business 2020, доступной по ссылке: <https://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/excel/db2020/Historical-data---COMPLETE-dataset-with-scores.xlsx>

Таблица 3: Баллы начисляемые в зависимости от позиции в международных рейтингах

| | LPI 01- 26 (2) | LPI 26- 51 (1) | LPI 51+ - - (0) | LPI No chg. (0) | LPI +1 -- (1) | LPI +2 -- (2) | DB 01- 26 (2) | DB 26- 51 (1) | DB 51+ - - (0) | DB No chg. (0) | DB +1 -- (1) | DB +2 -- (2) | Всего |
|-----|-------------------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------|-------|
| ARM | | | 0 | | | 2 | | 1 | | | | 2 | 5 |
| AZE | | 1* | | | 1* | | | | 0 | | | 2 | 4 |
| BUL | | | 0 | | | 2 | 2 | | | 0 | | | 4 |
| GEO | | | 0 | | | 2 | | 1 | | 0 | | | 3 |
| IRN | | | 0 | | | 2 | | | 0 | 0 | | | 2 |
| KAZ | | | 0 | 0 | | | | | 0 | 0 | | | 0 |
| KGZ | | | 0 | | | 2 | | | 0 | 0 | | | 2 |
| MDA | | | 0 | 0 | | | | 1 | | 0 | | | 1 |
| ROU | | | 0 | 0 | | | 2 | | | 0 | | | 2 |
| TAJ | | | 0 | | | 2 | | | 0 | | | 2 | 4 |
| TUR | | 1 | | 0 | | | | 1 | | 0 | | | 2 |
| UKR | | | 0 | 0 | | | | | 0 | | | 2 | 2 |
| UZB | | | 0 | 0 | | | | | 0 | | | 2 | 2 |

* Баллы распределены в соответствии с Методикой оценки контрольно-пропускных пунктов

Соответственно, по направлению “Позиции в международных рейтингах”, с максимально возможными 8 баллами, для оцененных контрольно-пропускных пунктов в этом отчете: 5 баллов были присвоены Армении, 4 балла Азербайджану и Таджикистану.



На основе Методики оценки контрольно-пропускных пунктов, направление “Мнение перевозчиков” анализируется по двум характеристикам. Характеристика “Имеется отрицательная обратная связь” представляет собой количество полученных негативных сообщений от перевозчиков через социальные сети. Отрицательный отзыв - это ответы с 0 баллами из анкеты о мнении перевозчиков (Приложение 2 к Методике). Градация измерения определяется следующим образом: 0 ответов – 7 баллов; до 2 ответов – 6 баллов; от 2 до 4 ответов – 5 баллов; от 4 до 6 ответов - 4 балла; от 6 до 10 ответов – 3 балла; от 10 до 15 ответов – 2 балла; от 15 ответов и более – 1 балл.

Показатель “Наличие положительной обратной связи” оценивает наличие положительной обратной связи (1 балл). Положительной обратной связью являются ответы с максимальным количеством баллов из анкеты о мнении

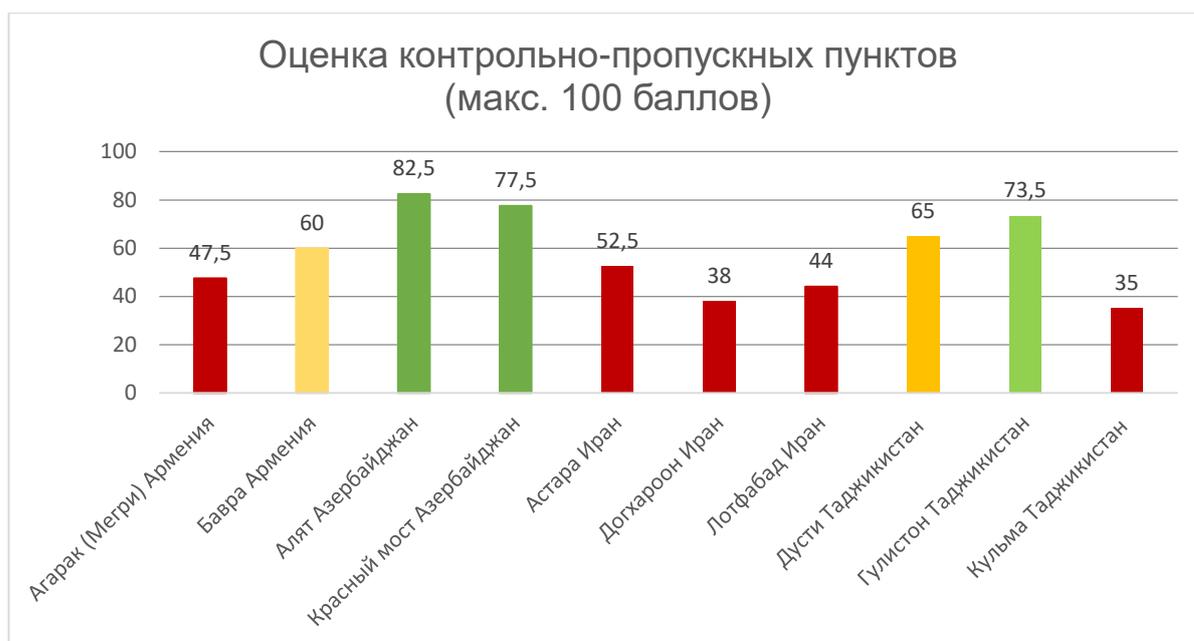
перевозчиков (Приложение 2 к Методике). Балл положительной обратной связи не начисляется, если за предыдущие показатели было начислено 7 баллов.

Полученные результаты показателя “Мнение перевозчиков”, с максимальным потенциальным числом 7 баллов, варьируются от 3 баллов на пограничных пунктах пропуска Гулистон и Кульма в Таджикистане до 7 баллов в порту Алят и пограничном пункте Красный мост в Азербайджане. Пункты, обозначенные для просмотра перевозчиками, могут быть выбраны в предварительном порядке, поскольку точно не установлено, каким образом были собраны ответы на опрос (ответы были предоставлены национальными секретарями ТРАСЕКА, и нет доступных ответов полученных с помощью онлайн-инструмента опроса через платформу «Webropol»).



В соответствии с Методикой оценки контрольно-пропускных пунктов могут быть даны следующие оценки:

- Контрольные пункты с отметкой «хорошо» (75-89 баллов):
 - Порт Алят (Азербайджан) (82,5)
 - Пограничный пункт пропуска Красный мост (Азербайджан) (77,5)
 - Пограничный пункт пропуска Гулистон (Таджикистан) (73,5)
- Контрольные пункты с отметкой «удовлетворительно» (60 – 74 балла):
 - Пограничный пункт пропуска Дусти (Таджикистан) (65)
 - Пограничный пункт пропуска Бавра (Армения) (60)
- Контрольные пункты с отметкой «неудовлетворительно» (59 баллов и менее):
 - Пограничный пункт пропуска Астара (Иран) (52,5).
 - Пограничный пункт пропуска Агарак (Мегри, Армения) (47,5)
 - Пограничный пункт пропуска Лотфабад (Иран) (44)
 - Пограничный пункт пропуска Догарун (Иран) (38)
 - Пограничный пункт пропуска Кульма (Таджикистан) (35)



■ Неудовлетворительно
 ■ Удовлетворительно
 ■ Хорошо

4 Выводы и рекомендации

- Десять из тринадцати стран ТРАСЕКА (Армения, Азербайджан, Грузия, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан и Турция) представили ответы на опрос для оценки контрольно-пропускных пунктов по маршрутам ТРАСЕКА.
- Ряд стран-участниц соглашения ТРАСЕКА предоставили общие ответы вместо индивидуальных ответов для каждого конкретного контрольно-пропускного пункта (в соответствии с инструкциями по методике ТРАСЕКА), что ограничивает возможность проведения анализа и оценки. *(Потенциальная проблема: Не установлено, какие пункты пересечения границы следует включить в исследование).*

Рекомендация 1: Определить и перечислить все контрольные точки, которые должны быть включены в исследование для разработки Методики, а также список автомобильных контрольно-пропускных пунктов, определенных в рамках ТРАСЕКА, 2021, Методики определения маршрутов Международного транспортного коридора ТРАСЕКА и дополнительных контрольно-пропускных пунктов, которые могут быть предложены государствами - членами ТРАСЕКА (см. Предлагаемые контрольно-пропускные пункты в Приложении 4 к настоящему документу).

- Большое количество ответов на Опрос были неполными и/или противоречивыми, некоторые из которых противоречат другим предоставленным ответам. *(Потенциальная проблема: неполные ответы или нет четко сформулированных вопросов).*

Группа рекомендаций 2:

(2a) Предоставить дополнительные разъяснения/корректировки в вопросах исследования Методики (предложение о внесении изменений в Методику будет представлено в отдельном документе).

(2b) Разработать онлайн-инструмент для заполнения анкеты национальными секретарями ТРАСЕКА, где пропуск вопроса не будет возможным (с возможностью ответить “недоступно” с 0 баллами – что не будет считаться отрицательным ответом).

(2c) Активнее взаимодействовать с национальными секретарями ТРАСЕКА и представителями уполномоченных органов в странах ТРАСЕКА для предоставления рекомендаций и разъяснений, которые могут потребоваться.

(2d) Организовать подготовительные мероприятия с уполномоченными органами в стремлении прояснить потенциальные проблемы, обсудить организационные вопросы. Подготовительные встречи должны помочь представителям уполномоченных органов ознакомиться и лучше понять опрос, что приведет к повышению качества данных, предоставляемых вместе с ответами.

4. Методика сбора ответов по направлению “мнение перевозчиков”, предоставленных национальными секретарями и источник ответов, предоставленных для опроса, в большинстве случаев неясны. Кроме того, количество ответов, предоставленных с помощью инструмента онлайн-опроса по направлению “мнение перевозчиков” крайне низко.

Группа рекомендаций 3:

(3a) Взаимодействовать с национальными ассоциациями перевозчиков (и национальными ассоциациями экспедиторов), чтобы привлечь больше участников к опросу для оценки контрольно-пропускных пунктов.

(3b) Организовать подготовительные мероприятия с национальными ассоциациями перевозчиков в целях прояснения потенциальных проблем, обсуждения организационных деталей. Подготовительные мероприятия должны помочь национальным перевозчикам (и экспедиторам) ознакомиться с опросом и лучше понять его, что приведет к повышению качества данных, предоставляемых вместе с ответами.

(3c) Партнерство с международными ассоциациями (например, с международным союзом автомобильного транспорта (IRU)) для облегчения установления контактов с национальными ассоциациями перевозчиков (потенциальная организация совместного опроса TRACECA/IRU с точки зрения перевозчиков).

5. В связи с ограничениями, указанными выше, при оценке контрольно-пропускных пунктов, проведенной в 2022 году, можно проанализировать лишь ряд контрольно-пропускных пунктов (7 контрольно-пропускных пунктов из трех стран - Армении, Азербайджана и Таджикистана). Только 5 проанализированных контрольно-пропускных пунктов (или около 6%) входят в число потенциальных 77 контрольно-пропускных пунктов, которые предлагается включить в исследование (см. Приложение 4). Таким образом, оценка 2022 года включает лишь небольшую часть контрольно-пропускных пунктов по маршрутам ТРАСЕКА.

6. Из 7 проанализированных контрольно-пропускных пунктов 3 контрольно-пропускных пункта (или 43%) получили отметку “хорошо” (Алят, Красный мост в

Азербайджане и Гулистон в Таджикистане), два контрольно-пропускных пункта (или 28,5%) получили отметку “удовлетворительно” (Бавра в Армении и Дусты в Таджикистане) и два контрольно-пропускных пункта (или 28,5%) оцениваются “неудовлетворительно” (Агарак (Мегри) в Армении и Кульма в Таджикистане).

7. На основании результатов опроса контрольно-пропускные пункты, оцененные как “неудовлетворительные”, а также контрольно-пропускной пункт, оцененный как “удовлетворительный”, имеют возможности для улучшения в нескольких областях.

Группа рекомендаций 4:

(4a) Рассмотреть способы, содействующие улучшению состояния инфраструктуры на контрольно-пропускных пунктах Агарак (Мегри), Бавра в Армении и Кульма в Таджикистане.

(4b) Необходимо значительно оснастить информационными технологиями контрольно-пропускной пункт Кульма в Таджикистане. Возможности совершенствования информационных технологий также можно было бы рассмотреть на пограничном пункте пропуска Агарак (Мегри) и Бавра в Армении.

(4c) Процессы и процедуры могут быть дополнительно упрощены на контрольно-пропускных пунктах Агарак (Мегри) в Армении, а также Дусты и Кульма в Таджикистане.

В связи с тем, что проведение опроса для оценки контрольно-пропускных пунктов на основе Методики состоялось впервые, и было выявлено множество проблем и ограничений, предлагается использовать результаты данного отчета только в предварительном порядке для дальнейшего совершенствования Методики и лучшей организации оценки в последующие годы.

Приложения

Приложение 1

(Приложение 1 Методики оценки контрольно-пропускных пунктов)

Оценка системы контрольно-пропускных пунктов

| № | Наименование показателя | Единица измерения | Градация измерения | Баллы | Источник информации | Примечания |
|--------------------------------------|--|-------------------------------|---|-------|----------------------------------|------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| А. ИНФРАСТРУКТУРА (35 баллов) | | | | | | |
| 1 | Состояние подъездных дорог к пункту пропуска | Согласно Методике | Отлично | 3 | Данные, предоставленные странами | |
| | | | Хорошо | 2 | | |
| | | | Удовлетворительно | 1 | | |
| 2 | Организация разделения полос по видам транспорта | Доступность или недоступность | Зеленая полоса для грузовых перевозок | 3 | Данные, предоставленные странами | |
| | | | Специально выделенная полоса для грузовых перевозок | 2 | | |
| | | | Не предусмотрено | 0 | | |
| 3 | Состояние обустройства пункта пропуска | Согласно Методике | Достаточное количество полос контроля транспортных средств | 5 | Данные, предоставленные странами | |
| | | | Недостаточное количество полос контроля транспортных средств | 2 | | |
| | | | Отсутствие полос контроля транспортных средств | 0 | | |
| | | | Достаточное парковочное место для грузовых транспортных средств | 5 | | |
| | | | Недостаточное парковочное место для грузовых транспортных средств | 2 | | |
| | | | Отсутствие парковочных мест для грузовых транспортных средств | 0 | | |
| 4 | Состояние инфраструктуры | Согласно Методике | Имеются неиспользуемые мощности | 6 | Данные, предоставленные странами | |

| | | | | | | |
|--|---|-------------------------------|---|---|----------------------------------|--|
| | | | Соответствуют пропускной способности | 5 | | |
| | | | Минимальное (требует переоснащения, увеличения полос движения и т.д.) | 3 | | |
| | | | Устарело (требует строительства или реконструкции) | 1 | | |
| 5 | Система очистки и дезинфекции транспортных средств | Доступность или недоступность | Доступно | 1 | Данные, предоставленные странами | |
| | | | Недоступно | 0 | | |
| 6 | Система обеззараживания, предъявляемые к подкарантинной продукции | Доступность или недоступность | Доступно | 1 | Данные, предоставленные странами | |
| | | | Недоступно | 0 | | |
| 7 | Технические средства таможенного контроля для проведения осмотра товаров (инспекционно-досмотровые комплексы) | Доступность или недоступность | Доступно | 3 | Данные, предоставленные странами | |
| | | | Недоступно | 0 | | |
| 8 | Логистические центры | Доступность или недоступность | Доступно | 2 | Данные, предоставленные странами | |
| | | | Недоступно | 0 | | |
| 9 | Специально отведенные места для дополнительных услуг | Доступность или недоступность | Доступно | 2 | Данные, предоставленные странами | |
| | | | Недоступно | 0 | | |
| 10 | Склады временного хранения | Доступность или недоступность | Доступно | 2 | Данные, предоставленные странами | |
| | | | Недоступно | 0 | | |
| 11 | Утвержденный план по модернизации | Доступность или недоступность | Доступно | 2 | Данные, предоставленные странами | |
| | | | Недоступно | 0 | | |
| В. ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ (24 балла) | | | | | | |
| 1 | Система электронного бронирования въезда в пункт пропуска | Доступность или недоступность | Доступно | 2 | Данные, предоставленные странами | |
| | | | Недоступно | 0 | | |
| 2 | Введение системы предварительного уведомления | Доступность или недоступность | Доступно | 4 | Данные, предоставленные странами | |
| | | | Недоступно | 0 | | |
| 3 | Введение предварительного | Доступность или недоступность | Доступно | 4 | Данные, предоставленные странами | |
| | | | Недоступно | 0 | | |

| | | | | | | |
|---|---|-------------------------------|------------------------|--------|----------------------------------|--|
| | о декларирования | | | | | |
| 4 | Система автоматизированного определения весовых и габаритных параметров | Доступность или недоступность | Доступно Недоступно | 3 0 | Данные, предоставленные странами | |
| 5 | Система радиационного контроля | Доступность или недоступность | Доступно Недоступно | 3 0 | Данные, предоставленные странами | |
| 6 | Система обнаружения товаров и грузов, запрещенных к перевозке | Доступность или недоступность | Доступно Недоступно | 3 0 | Данные, предоставленные странами | |
| 7 | Системы электронной оплаты | Доступность или недоступность | Доступно Недоступно | 1 0 | Данные, предоставленные странами | |
| 8 | Система оценки рисков до прибытия товаров на физическую границу | Доступность или недоступность | Доступно Недоступно | 4 0 | Данные, предоставленные странами | |

С. ПРОЦЕССЫ И ПРОЦЕДУРЫ (27 баллов)

| | | | | | | |
|---|---|-------------------------------|---|----------------------------------|----------------------------------|---|
| 1 | Статус пункта пропуска | Доступность или недоступность | двусторонний многосторонний | 1 0,5 | Данные, предоставленные странами | |
| 2 | Режим работы | Часы | До 8 от 8 до 12 от 12 до 18 от 18 до 24 Полный день 24/5 (24/6) Полный день 24/7 | 0,5 1 1,5 2 2,5 3 | Данные, предоставленные странами | |
| 3 | Основное направление перемещения грузов | Перевозка | Экспорт Импорт Экспорт и импорт Транзит | 0,5 0,5 1 2 | Данные, предоставленные странами | Основное направление движения грузов должно занимать не менее 34% от общего объема грузов |
| 4 | Время прохождения таможенных операций | Часы | До 1 От 1 до 2 От 2 до 3 Более 3 | 3 2 1 0,5 | Данные, предоставленные странами | |
| 5 | Время, затраченное на определенные контрольные операции | Часы | До 1 От 1 до 2 От 2 до 3 Более 3 | 3 2 1 0,5 | Данные, предоставленные странами | |
| 6 | Время ожидания (в очереди) перед въездом в пункт пропуска | Часы | До 1 От 1 до 2 От 2 до 3 Более 3 | 2 1 0,5 0 | Данные, предоставленные странами | Рассчитано только для импортных/экспортных перевозок |

| | | | | | | |
|----|---|---------------------------------|---|-----|----------------------------------|--|
| 7 | Время ожидания (у причала, на рейде морского порта) для оформления прибытия судна в пункт пропуска или его отправления из пункта пропуска | Часы | До 1 | 2 | Данные, предоставленные странами | |
| | | | От 1 до 2 | 1 | | |
| | | | От 2 до 3 | 0,5 | | |
| | | | Более 3 | 0 | | |
| 8 | Общее время, проведенное в пункте пропуска (от шлагбаума до шлагбаума) | Часы | До 1 | 3 | Данные, предоставленные странами | |
| | | | От 1 до 2 | 2 | | |
| | | | От 2 до 3 | 1 | | |
| | | | Более 3 | 0 | | |
| 9 | Общее время прохождения границы | Часы | До 1 | 2 | Данные, предоставленные странами | Этот показатель рассчитывается на основе времени прохождения соседнего контрольного пункта |
| | | | От 1 до 2 | 0,5 | | |
| | | | От 2 до 3 | 1 | | |
| | | | Более 3 | 0 | | |
| 10 | Динамика обработки грузов | Количество транспортных средств | Позитивная динамика (в сравнении с прошлым годом) | 1 | Данные, предоставленные странами | |
| | | | Негативная динамика (в сравнении с прошлым годом) | 0 | | |
| 11 | Проведение ветеринарного, фитосанитарного и санитарно-эпидемиологического видов контроля | Минуты | До 30 | 3 | Данные, предоставленные странами | |
| | | | От 30 до 60 | 2 | | |
| | | | от 60 до 90 | 1 | | |
| | | | Более 90 | 0 | | |
| 12 | Внедрение системы "Единого окна" | Доступность или недоступность | Доступно | 2 | Данные, предоставленные странами | |
| | | | Недоступно | 0 | | |

D. ПОЗИЦИИ В МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙТИНГАХ (8 баллов)

| | | | | | | |
|---|---|--|------------------------|---|----------------|--|
| 1 | Позиция в Индексе эффективности логистики (только для "Таможни" и "Инфраструктуры") | Место в рейтинге | От 1 до 26 | 2 | Всемирный Банк | Этот показатель рассчитывается кумулятивно ("Таможня" + "Инфраструктура"). Если страна не представлена в рейтинге, то вместо 4 баллов добавляется 2 балла. |
| | | | От 26 до 51 | 1 | | |
| | | | От 51 и выше | 0 | | |
| | | Позиции в рейтинге по сравнению с предыдущим рейтингом | Без изменений | 0 | | |
| | | | Улучшение на 1 позицию | 1 | | |
| | | | Улучшение на 2 позиции | 2 | | |
| 2 | Позиция в индексе Doing Business (Ведения бизнеса) (только для | Место в рейтинге | От 1 до 26 | 2 | Всемирный Банк | Если страна не представлена в рейтинге, то вместо 4 баллов добавляется 2 балла. |
| | | | От 26 до 51 | 1 | | |
| | | | От 51 и выше | 0 | | |
| | | Позиции в рейтинге по сравнению с | Без изменений | 0 | | |
| | | | Улучшение на 1 позицию | 1 | | |

| | | | | | | |
|--|--|-------------------------|------------------------|---|--|---|
| | «Международно й торговли») | предыдущим рейтингом | Улучшение 2 позиции | 2 | | |
| Е. МНЕНИЕ ПЕРЕВОЗЧИКОВ (7 баллов) | | | | | | |
| 1 | Наличие отрицательной обратной связи | Единица связи | 0 | 7 | Социальные сети Постоянного Секретариата МПК | |
| | | | До 2 | 6 | | |
| | | | От 2 до 4 | 5 | | |
| | | | От 4 до 6 | 4 | | |
| | | | От 6 до 10 | 3 | | |
| | | | От 10 до 15 | 2 | | |
| От 15 и более | 1 | | | | | |
| 2 | Наличие положительных отзывов | Единица связи | 1 и более | 1 | Социальные сети Постоянного Секретариата МПК | Если за “Наличие отрицательной обратной связи” начисляется 7 баллов, то в случае положительной обратной связи баллы не начисляются. Если страна предоставила информацию по вышеуказанным разделам и она не соответствует отзывам перевозчиков, то за этот показатель вычитается 1 балл. |

Приложение 2

(Приложение 2 Методики ТРАСЕКА оценки контрольно-пропускных пунктов)

Анкета о деятельности контрольно-пропускных пунктов¹

| № | Вопрос | Варианты ответов |
|-----|--|---|
| 1. | Состояние подъездных путей к пункту пропуска | <input type="checkbox"/> отличное <input type="checkbox"/> хорошее <input type="checkbox"/> удовлетворительное |
| 2. | Организация разделения полос по видам транспорта | <input type="checkbox"/> зеленая полоса для грузовых перевозок <input type="checkbox"/> специально выделенная полоса для грузовых перевозок <input type="checkbox"/> не предусмотрено |
| 3. | Состояние обустройства пунктов пропуска | <input type="checkbox"/> достаточное количество полос контроля транспортных средств <input type="checkbox"/> недостаточное количество полос контроля транспортных средств <input type="checkbox"/> отсутствие полос контроля транспортных средств <input type="checkbox"/> достаточное парковочное место для грузовых транспортных средств <input type="checkbox"/> недостаточное парковочное место для грузовых транспортных средств <input type="checkbox"/> отсутствие парковочных мест для грузовых транспортных средств |
| 4. | Состояние инфраструктуры | <input type="checkbox"/> имеются неиспользуемые мощности <input type="checkbox"/> соответствует пропускной способности <input type="checkbox"/> минимальное (требует переоснащения, увеличения полос движения и т.д.) <input type="checkbox"/> устарело (требует строительства или реконструкции) |
| 5. | Технические средства таможенного контроля для осмотра товаров (инспекционно-досмотровые комплексы) | <input type="checkbox"/> доступно <input type="checkbox"/> недоступно |
| 6. | Логистические центры | <input type="checkbox"/> доступно <input type="checkbox"/> недоступно |
| 7. | Специально отведенные зоны для дополнительных услуг | <input type="checkbox"/> доступно <input type="checkbox"/> недоступно |
| 8. | Склады временного хранения | <input type="checkbox"/> доступно <input type="checkbox"/> недоступно |
| 9. | Электронная система бронирования въезда в пункт пропуска | <input type="checkbox"/> доступно <input type="checkbox"/> недоступно |
| 10. | Введение системы предварительного уведомления | <input type="checkbox"/> доступно <input type="checkbox"/> недоступно |
| 11. | Введение предварительной декларации | <input type="checkbox"/> доступно <input type="checkbox"/> недоступно |
| 12. | Система автоматизированного определения весовых и габаритных параметров | <input type="checkbox"/> доступно <input type="checkbox"/> недоступно |
| 13. | Система электронной оплаты | <input type="checkbox"/> доступно <input type="checkbox"/> недоступно |

¹ Ответы могут быть дополнены Постоянным Секретариатом уточняющими или открытыми вариантами ответов

| | | |
|-----|---|--------------------------------------|
| 14. | Время прохождения таможенных операций | <input type="checkbox"/> до 1 |
| | | <input type="checkbox"/> от 1 до 2 |
| | | <input type="checkbox"/> от 2 до 3 |
| | | <input type="checkbox"/> более 3 |
| 15. | Время, отведенное на определенные контрольные операции | <input type="checkbox"/> до 1 |
| | | <input type="checkbox"/> от 1 до 2 |
| | | <input type="checkbox"/> от 2 до 3 |
| | | <input type="checkbox"/> более 3 |
| 16. | Время ожидания (в очереди) перед въездом на контрольно-пропускной пункт | <input type="checkbox"/> до 1 |
| | | <input type="checkbox"/> от 1 до 2 |
| | | <input type="checkbox"/> от 2 до 3 |
| | | <input type="checkbox"/> более 3 |
| 17. | Время ожидания (у причала, на рейде морского порта) для оформления прибытия судна в пункт пропуска или его отправления из пункта пропуска | <input type="checkbox"/> до 1 |
| | | <input type="checkbox"/> от 1 до 2 |
| | | <input type="checkbox"/> от 2 до 3 |
| | | <input type="checkbox"/> более 3 |
| 18. | Общее время, проведенное на контрольно-пропускном пункте (от шлагбаума до шлагбаума) | <input type="checkbox"/> до 1 |
| | | <input type="checkbox"/> от 1 до 2 |
| | | <input type="checkbox"/> от 2 до 3 |
| | | <input type="checkbox"/> более 3 |
| 19. | Общее время прохождения границы | <input type="checkbox"/> до 1 |
| | | <input type="checkbox"/> от 1 до 2 |
| | | <input type="checkbox"/> от 2 до 3 |
| | | <input type="checkbox"/> более 3 |
| 20. | Проведение ветеринарного, фитосанитарного и санитарно-эпидемиологического видов контроля | <input type="checkbox"/> до 30 |
| | | <input type="checkbox"/> от 30 до 60 |
| | | <input type="checkbox"/> от 60 до 90 |
| | | <input type="checkbox"/> более 90 |
| 21. | Внедрение системы "Единого окна" | <input type="checkbox"/> доступно |
| | | <input type="checkbox"/> недоступно |

Приложение 3 Обзор ответов на Опрос

| № | Наименование показателя | Градация измерения | Баллы | Агарак (Мегри) | Айрум | Бавра | Гогаван | Алят | Красный мост | Общий ответ (Без укр. конгр. КПП) | Карцахи (Webropol) | Красный мост (Webropol) | Астара | Бажигран | Догарун | Лофтабад | Сарахс (Webropol) | Общий ответ (Без укр. конгр. КПП) | Общий ответ (Без укр. конгр. КПП) | Общий ответ (Без укр. конгр. КПП) | 10 общих агрег. КПП | 2 Общих КПП (Webropol) | Дусти | Фотехобод | Гулистон | Кульма | Общий ответ (Без укр. конгр. КПП) | | |
|-------------------------|--|--|-------|----------------|-------|-------|---------|------|--------------|-----------------------------------|--------------------|-------------------------|--------|----------|---------|----------|-------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-------|-----------|----------|--------|-----------------------------------|---|--|
| | | | | ARM | | | AZE | GEO | | IRN | | | KAZ | KGZ | MDA | ROU | | TAJ | | | TUR | | | | | | | | |
| 1 Инфраструктура | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Состояние подъездных путей к пункту пропуска | Отличное | 3 | | | | | 3 | 3 | | | | | | | | | | | | | | 3 | 3 | | | | | |
| | | Хорошее | 2 | 2 | | 2 | | | | 2 | | | | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | | | | | 2 | | 2 | |
| | | Удовлетворительное | 1 | | 1 | | 1 | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | 1 | | |
| 2 | Организация разделения полос по видам транспорта | Зеленая полоса для грузового транспорта | 3 | | | | | | 3 | | | | | | | | | | 3 | | | | | | | | | | |
| | | Отдельно отведенная полоса для грузового транспорта | 2 | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | | | 2 | | | | | | | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | | 2 | |
| | | Не предусмотрено | 0 | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | 0 | | |
| 3 | Состояние обустройства пункта | Достаточное количество полос контроля транспортных средств | 5 | | 5 | 5 | | | | | | | | | | | | | 5 | 5 | 5 | | | 5 | 5 | 5 | | 5 | |
| | | Недостаточное количество полос контроля транспортных средств | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | 2 | | | 2 | | | 2 | | | | | | | | | | | 2 | | |
| | | Отсутствие полос контроля транспортных средств | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| № | Наименование показателя | Градация измерения | Баллы | Аграк (Мегри) | Айрум | Бавра | Гогаван | Алят | Красный мост | Общий ответ (Без ук-я конкур. КПП) | Карцахи (Webgori) | Красный мост (Webgori) | Астара | Бажгиран | Догарун | Лофтабад | Сарахс (Webgori) | Общий ответ (Без ук-я конкур. КПП) | Общий ответ (Без ук-я конкур. КПП) | Общий ответ (Без ук-я конкур. КПП) | 10 общих агрег. КПП | 2 Общих КПП (Webgori) | Дусти | Фотехобод | Гулистон | Кульма | Общий ответ (Без ук-я конкур. КПП) | | |
|---|--------------------------|---|-------|---------------|-------|-------|---------|------|--------------|------------------------------------|-------------------|------------------------|--------|----------|---------|----------|------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|---------------------|-----------------------|-------|-----------|----------|--------|------------------------------------|---|---|
| | | | | ARM | | | AZE | | GEO | | IRN | | | KAZ | KGZ | MDA | ROU | | TAJ | | | TUR | | | | | | | |
| | | Достаточное место для парковки грузовых транспортных средств | 5 | | | | | | | | | | 5 | 5 | | | | | | | | | | 5 | 5 | 5 | | 5 | |
| | | Недостаточное место для парковки грузовых транспортных средств | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | 2 | | | | | | 2 | 2 | | | 2 | 2 | | | | | | | 2 | |
| | | Отсутствие мест для парковки грузовых транспортных средств | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Состояние инфраструктуры | Имеются неиспользованные мощности | 6 | | | | | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Соответствуют пропускной способности | 5 | | 5 | 5 | | | | 5 | | | | 5 | | | | | | | | | | 5 | 5 | 5 | | | 5 |
| | | минимально, требует дооснащения, увеличение полос движения и т.п. | 3 | | | | 3 | | 3 | | | | 3 | | | 3 | 3 | | | 3 | | | | | | | 3 | | |
| | | устарела, требуется строительство (реконструкция) | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | | 1 | | | | | | | |

| № | Наименование показателя | Градация измерения | Баллы | Аграк (Мегри) | Айрум | Бавра | Гогаван | Алят | Красный мост | Общий ответ (Без укл-я конгр. КПП) | Карцахи (Webgori) | Красный мост (Webgori) | Астара | Бажгиран | Догарун | Лофтабад | Сарахс (Webgori) | Общий ответ (Без укл-я конгр. КПП) | Общий ответ (Без укл-я конгр. КПП) | Общий ответ (Без укл-я конгр. КПП) | 10 общих агрег. КПП | 2 общих КПП (Webgori) | Дусти | Фотехобод | Гулистон | Кульма | Общий ответ (Без укл-я конгр. КПП) | |
|------------------------------------|---|--------------------|-------|---------------|-------|-------|---------|------|--------------|------------------------------------|-------------------|------------------------|--------|----------|---------|----------|------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|---------------------|-----------------------|-------|-----------|----------|--------|------------------------------------|---|
| | | | | ARM | AZE | GEO | IRN | KAZ | KGZ | MDA | ROU | TAJ | TUR | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | Система очистки и дезинфекции транспортных средств | Наличие | 1 | | | | | 1 | 1 | | | | | | | 1 | | 1 | | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| | | Отсутствие | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | 0 | 0 | 0 | | | | | 0 | | | | | | | | |
| 6 | Система обеззараживания, предъявляемая к подкарантинной продукции | Наличие | 1 | | | | | 1 | 1 | | | | | | | | | | 1 | 1 | | | | | | | 1 | 1 |
| | | Отсутствие | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | | | 0 | | | | | | | | | |
| 7 | Технические средства таможенного контроля для проведения осмотра товаров (инспекционно-досмотровые комплексы) | Наличие | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | | | | | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | 3 | | 3 | 3 | 3 | | 3 | |
| | | Отсутствие | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | 0 | |
| 8 | Логистические центры | Наличие | 2 | | | | 2 | 2 | 2 | | | | | | | | | | 2 | | | | | | | | | 2 |
| | | Отсутствие | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 9 | Специально отведенные места для дополнительных услуг | Наличие | 2 | | | 2 | 2 | 2 | 2 | | | | 2 | 2 | | 2 | | | 2 | 2 | | | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| | | Отсутствие | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | | | | |
| 10 | Склады временного хранения | Наличие | 2 | | | 2 | 2 | 2 | | | | | 2 | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | | | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| | | Отсутствие | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | | | | | | | | | | 0 | | | | | | | | | |
| 11 | Утвержденный план по модернизации | Наличие | 2 | 2 | | | 2 | 2 | | | | | 2 | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | | | | | | 2 | 2 | |
| | | Отсутствие | 0 | | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 | 0 | | |
| | | | | 12 | 16 | 17 | 17 | 28 | 26 | 20 | 0 | 0 | 19 | 18 | 16 | 17 | 0 | 21 | 25 | 20 | 3 | 0 | 28 | 28 | 27 | 16 | 32 | |
| 2 Информационные технологии | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| № | Наименование показателя | Градация измерения | Баллы | Аграк (Мегри) | Айрум | Бавра | Гогаван | Алят | Красный мост | Общий ответ (Без ук-я конгр. КПП) | Карцахи (Webgori) | Красный мост (Webgori) | Астара | Бажгиран | Догарун | Лфотабад | Сарахс (Webgori) | Общий ответ (Без ук-я конгр. КПП) | Общий ответ (Без ук-я конгр. КПП) | Общий ответ (Без ук-я конгр. КПП) | 10 общих агрег. КПП | 2 Общих КПП (Webgori) | Дусти | Фотехобод | Гулистон | Кульма | Общий ответ (Без ук-я конгр. КПП) | |
|---|---|--------------------|-------|---------------|-------|-------|---------|------|--------------|-----------------------------------|-------------------|------------------------|--------|----------|---------|----------|------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|---------------------|-----------------------|-------|-----------|----------|--------|-----------------------------------|---|
| | | | | ARM | AZE | GEO | IRN | KAZ | KGZ | MDA | ROU | TAJ | TUR | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Электронная система бронирования въезда в пункт пропуска | Наличие | 2 | | | | | 2 | 2 | 2 | | | | | | 2 | | 2 | | | | | | | | | | 2 |
| | | Отсутствие | 0 | 0 | | 0 | | | | | | | 0 | 0 | 0 | | | | | 0 | 0 | | | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 2 | Введение системы предварительного уведомления | Наличие | 4 | | 4 | | 4 | 4 | 4 | 4 | | | 4 | 4 | | 4 | | 4 | | 4 | | | 4 | 4 | 4 | | | 4 |
| | | Отсутствие | 0 | | | 0 | | | | | | | | | 0 | | | | 0 | | | | | | | | 0 | |
| 3 | Введение предварительного декларирования | Наличие | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | | | 4 | 4 | | 4 | | | 4 | 4 | | | 4 | 4 | 4 | | | 4 |
| | | Отсутствие | 0 | | | | | | | | | | | | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Система автоматизированного определения весовых и габаритных параметров | Наличие | 3 | | | | 3 | 3 | 3 | | | | | | | | | | 3 | 3 | 3 | | | | 3 | | | |
| | | Отсутствие | 0 | 0 | | 0 | | | | 0 | | | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | 0 | 0 | | 0 | |
| 5 | Система радиационного контроля | Наличие | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | | | | | | | | | | | 3 | 3 | 3 | | | | 3 | | | |
| | | Отсутствие | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | 0 | 0 | | 0 | |
| 6 | Система обнаружения товаров и грузов, запрещенных к перевозке | Наличие | 3 | | 3 | | 3 | | | | | | 3 | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | | |
| | | Отсутствие | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | |
| 7 | Система электронной оплаты | Наличие | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | 1 | | 1 | | | | 1 | 1 | 1 | | | | | | | 1 |
| | | Отсутствие | 0 | | | | | | | | | | | 0 | | 0 | | | | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 8 | Система оценки рисков до прибытия товаров на физическую границу | Наличие | 4 | 4 | | 4 | 4 | 4 | 4 | | | | 4 | | | | | | | 4 | 4 | | | 4 | 4 | 4 | | 4 |
| | | Отсутствие | 0 | | | | | | | | | | | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | 0 | |

| № | Наименование показателя | Градация измерения | Баллы | Агарак (Мегри) | Айрум | Бавра | Гогаван | Алят | Красный мост | Общий ответ (Без укл-я конгр. КПП) | Карцахи (Webgori) | Красный мост (Webgori) | Астара | Бажгиран | Догарун | Лофтабад | Сарахс (Webgori) | Общий ответ (Без укл-я конгр. КПП) | Общий ответ (Без укл-я конгр. КПП) | Общий ответ (Без укл-я конгр. КПП) | 10 общих агрег. КПП | 2 Общих КПП (Webgori) | Дусти | Фотехобод | Гулистон | Кульма | Общий ответ (Без укл-я конгр. КПП) | | |
|-------------------------------|---|----------------------------|-------|----------------|-------|-------|---------|------|--------------|------------------------------------|-------------------|------------------------|--------|----------|---------|----------|------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|---------------------|-----------------------|-------|-----------|----------|--------|------------------------------------|-----|--|
| | | | | ARM | | | | AZE | | GEO | | IRN | | | | KAZ | KGZ | MDA | ROU | | TAJ | | | TUR | | | | | |
| | | | | 12 | 14 | 12 | 22 | 21 | 21 | 10 | 0 | 0 | 16 | 11 | 4 | 13 | 0 | 16 | 18 | 22 | 0 | 0 | 15 | 15 | 21 | 0 | 15 | | |
| 3 Процессы и процедуры | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Статус пункта пропуска | двусторонний | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | | 1 | | | | | | | | |
| | | многосторонний | 0,5 | | | | | 0,5 | 0,5 | | | | | | | | | | 0,5 | 0,5 | 0,5 | | | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | | |
| 2 | Режим работы | До 8 | 0,5 | | | | | | | | | | | 0,5 | | 0,5 | | | | | | | | | | | | | |
| | | От 8 до 12 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | От 12 до 18 | 1,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | От 18 до 24 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | | |
| | | Круглосуточный 24/5 (24/6) | 2,5 | | | | | | | | | | | | | | | | 2,5 | | | | | | | | x | | |
| | Круглосуточный 24/7 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | | | | 3 | | 3 | | | | | 3 | 3 | 3 | 3 | | 3 | 3 | 3 | | 3 | |
| 3 | Основное направление перемещения грузов | Экспорт | 0,5 | | | | | | | | | | | 0,5 | 0,5 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Импорт | 0,5 | 0,5 | | | | | | | | | | | | | | | | 0,5 | | | | | | | | 0,5 | |
| | | Экспорт и импорт | 1 | | 1 | | | | 1 | | | | 1 | | | | | | | | 1 | | | 1 | 1 | 1 | | | |
| | | Транзит | 2 | | | 2 | 2 | 2 | | | | | | | | | 2 | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Время проведения таможенных операций | До 1 | 3 | | | 3 | | 3 | 3 | | | | | | | | | | | 3 | 3 | 3 | | | | | | | |
| | | От 1 до 2 | 2 | 2 | | | 2 | | | | | | 2 | 2 | | | | | | | | | | | | 2 | | | |
| | | От 2 до 3 | 1 | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | 1 | | |
| | | Свыше 3 | 0,5 | | 0,5 | | | | | | 0,5 | | | | | 0,5 | 0,5 | | | | | | | 0,5 | 0,5 | | | | |

| № | Наименование показателя | Градация измерения | Баллы | Агарак (Мегри) | Айрум | Бавра | Гогован | Алят | Красный мост | Общий ответ (Без ук-я конгр. КПП) | Карцахи (Webgori) | Красный мост (Webgori) | Астара | Бажгиран | Догарун | Лофтабад | Сарахс (Webgori) | Общий ответ (Без ук-я конгр. КПП) | Общий ответ (Без ук-я конгр. КПП) | Общий ответ (Без ук-я конгр. КПП) | 10 общих агрег. КПП | 2 Общих КПП (Webgori) | Дусти | Фотехобод | Гулистон | Кульма | Общий ответ (Без ук-я конгр. КПП) | |
|---|---|--------------------|-------|----------------|-------|-------|---------|------|--------------|-----------------------------------|-------------------|------------------------|--------|----------|---------|----------|------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|---------------------|-----------------------|-------|-----------|----------|--------|-----------------------------------|--|
| | | | | ARM | | | | AZE | | GEO | | IRN | | | KAZ | KGZ | MDA | ROU | | TAJ | | | TUR | | | | | |
| 5 | Время, затраченное на отдельные контрольные операции | До 1 | 3 | 3 | | | | 3 | 3 | 3 | | | | | | | | | 3 | 3 | | | | | 3 | 3 | | |
| | | От 1 до 2 | 2 | | 2 | 2 | 2 | | | | | | 2 | 2 | 2 | | | | | | | | | 2 | 2 | | | |
| | | От 2 до 3 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Свыше 3 | 0,5 | | | | | | | | | | | | | | 0.5 | | | | | | | | | | | |
| 6 | Время ожидания (в очереди) перед въездом на пункт пропуска | До 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | | | | | | | | | | | | | | 2 | | | | 2 | | | |
| | | От 1 до 2 | 1 | | | | | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 | | | | | 1 | | | | | | | | |
| | | От 2 до 3 | 0,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0.5 | | | | |
| | | Свыше 3 | 0 | | | | | | | | 0 | | | 0 | 0 | 0 | | | | | | | 0 | | | | 0 | |
| 7 | Время ожидания (у причала, на рейде морского порта) для оформления прибытия судна в пункт пропуска или убытия из него | До 1 | 2 | | | | | 2 | / | | | | | | | | | | | | x | | | | | | | |
| | | От 1 до 2 | 1 | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | |
| | | От 2 до 3 | 0,5 | | | | | | | | | | 0.5 | | | 0.5 | | | | | | | | | | | | |
| | | Свыше 3 | 0 | | | | | | | | 0 | | | | | | | | | | | 0 | | | | | | |
| 8 | Общее время нахождения в пункте пропуска (от шлагбаума до шлагбаума) | До 1 | 3 | | | | x | x | x | x | | | | | x | | | | | | 3 | | | | | | x | |
| | | От 1 до 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | 2 | | | | | 2 | | | | | 2 | 2 | | | | | | | | |
| | | from 2 to 3 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| | | Свыше 3 | 0 | 0 | | | | | | | 0 | | | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | Общее время прохождения границы | До 1 | 2 | | | x | | x | x | x | | | x | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | От 1 до 2 | 0,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | x | 0.5 | | | | | | x | |

| № | Наименование показателя | Градация измерения | Баллы | Аграк (Мегри) | Айрум | Бавра | Гогаван | Алят | Красный мост | Общий ответ (Без укл-я конгр. КПП) | Карцахи (Webgori) | Красный мост (Webgori) | Астара | Бажгиран | Догарун | Лофтабад | Сарахс (Webgori) | Общий ответ (Без укл-я конгр. КПП) | Общий ответ (Без укл-я конгр. КПП) | Общий ответ (Без укл-я конгр. КПП) | 10 общих агрег. КПП | 2 Общих КПП (Webgori) | Дусти | Фотехобод | Гулистон | Кульма | Общий ответ (Без укл-я конгр. КПП) | | |
|----|--|--|-------|---------------|-------|-------|---------|------|--------------|------------------------------------|-------------------|------------------------|--------|----------|---------|----------|------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|---------------------|-----------------------|-------|-----------|----------|--------|------------------------------------|---|--|
| | | | | ARM | | | AZE | | GEO | | IRN | | KAZ | KGZ | MDA | ROU | | TAJ | | | TUR | | | | | | | | |
| | | От 2 до 3 | 1 | | | | | | | | | | | 1 | 1 | | | | | | | | | x | x | x | | | |
| | | Свыше 3 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | | 0 | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 10 | Динамика обработки грузов | Положительная динамика по сравнению с предыдущим годом | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | 1 | | 1 | 1 | | | | 1 | 1 | | | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| | | Отрицательная динамика по сравнению с предыдущим годом | 0 | 0 | | | | | | | | | | 0 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | Проведение ветеринарного, фитосанитарного и санитарно-эпидемиологического видов контроля | до 30 | 3 | 3 | | | | 3 | 3 | 3 | | | | | | | | | 3 | | 3 | | | 3 | 3 | 3 | 3 | | |
| | | От 30 до 60 | 2 | | 2 | 2 | 2 | | | | | | 2 | | 2 | | | | | 2 | | | | | | | | | |
| | | От 60 до 90 | 1 | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Свыше 90 | 0 | | | | | | | | | | | | | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | Внедрение системы "Единого окна" | Наличие | 2 | | | 2 | | 2 | 2 | 2 | | | | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | | | | 2 | 2 | 2 | | 2 | |
| | | Отсутствие | 0 | 0 | | | | | | | | | 0 | | | | | | | | | 0 | | | | | | 0 | |
| | | | | 14.5 | 12.5 | 20 | 17 | 22.5 | 19.5 | 8.5 | 0 | 0 | 12.5 | 13 | | | 0 | 10 | 18 | 20 | 7 | 0 | 14 | 14.5 | 18.5 | 12 | 5 | | |
| 4 | Позиции в международных рейтингах | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| № | Наименование показателя | Градация измерения | Баллы | Аграк (Мегри) | Айрум | Бавра | Гогаван | Алят | Красный мост | Общий ответ (Без ук-я конкур. КПП) | Карцахи (Webgori) | Красный мост (Webgori) | Астара | Бажгиран | Догарун | Лофтабад | Сарахс (Webgori) | Общий ответ (Без ук-я конкур. КПП) | Общий ответ (Без ук-я конкур. КПП) | Общий ответ (Без ук-я конкур. КПП) | 10 общих агрег. КПП | 2 Общих КПП (Webgori) | Дусти | Фотехобод | Гулистон | Кульма | Общий ответ (Без ук-я конкур. КПП) | | |
|------------------------------|--|------------------------|-------|---------------|-------|-------|---------|------|--------------|------------------------------------|-------------------|------------------------|--------|----------|---------|----------|------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|---------------------|-----------------------|-------|-----------|----------|--------|------------------------------------|---|---|
| | | | | ARM | | | AZE | | GEO | | | IRN | | | | KAZ | KGZ | MDA | ROU | | TAJ | | | TUR | | | | | |
| 1 | Позиция в Индексе эффективности и логистики (только для "Таможни" и "Инфраструктуры") | От 1 до 26 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | От 26 до 51 | 1 | | | | | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 |
| | | От 51 и выше | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | | Без изменений | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | | 0 | 0 | 0 | | | | | | 0 |
| | | Улучшение на 1 позицию | 1 | | | | | 1 | 1 | | | | | | | | | | x | | | | | | | | | | |
| | Улучшение на 2 позиции | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | | 2 | | | | 2 | 2 | 2 | 2 | | | |
| 2 | Позиция в индексе (Ведение бизнеса) Doing Business (только для «Международной торговли») | От 1 до 26 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 2 | | | | | | |
| | | От 26 до 51 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | 1 | 1 | | | | | | | | | 1 | | | | | | | 1 | |
| | | От 51 и выше | 0 | | | | | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| | | Без изменений | 0 | | | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | 0 | |
| | | Улучшение на 1 позицию | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Улучшение на 2 позиции | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 2 | 2 | 2 | | | |
| | | | | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 0 | 2 | 1 | 2 | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 2 | | |
| 5 Мнение перевозчиков | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | | 0 | 7 | | | x | | 7 | 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| № | Наименование показателя | Градация измерения | Баллы | Агарак (Мегри) | Айрум | Бавра | Гогаван | Алят | Красный мост | Общий ответ (Без ук-я конкур. КПП) | Карцахи (Webgori) | Красный мост (Webgori) | Астара | Бажгиран | Догарун | Лффтабад | Сарахс (Webgori) | Общий ответ (Без ук-я конкур. КПП) | Общий ответ (Без ук-я конкур. КПП) | Общий ответ (Без ук-я конкур. КПП) | 10 общих агрег. КПП | 2 Общих КПП (Webgori) | Дусти | Фотехобод | Гулистон | Кульма | Общий ответ (Без ук-я конкур. КПП) | | |
|--------|--------------------------------------|--------------------|-------|----------------|-------|-------|---------|------|--------------|------------------------------------|-------------------|------------------------|--------|----------|---------|----------|------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|---------------------|-----------------------|-------|-----------|----------|--------|------------------------------------|--|--|
| | | | | ARM | | | AZE | | GEO | | | IRN | | | KAZ | KGZ | MDA | ROU | | TAJ | | | TUR | | | | | | |
| | Наличие отрицательной обратной связи | До 2 | 6 | x | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | От 2 до 4 | 5 | | | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | От 4 до 6 | 4 | | | | | | | | | | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | От 6 до 10 | 3 | 3 | | | | | | | 3 | 3 | | | | | 3 | 3 | | | | | | 3 | | | | | |
| | | От 10 до 15 | 2 | | | | | | | | | | | 2 | | 2 | | | | | | | | 2 | | 2 | 2 | | |
| | | От 15 и выше | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Наличие положительных отзывов | 1 и более | 1 | 1 | | 1 | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | | | | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | | | |
| Всего: | | | | 4 | 0 | 6 | 0 | 7 | 7 | 4 | 4 | 5 | 3 | 0 | 3 | 4 | 4 | 0 | 0 | 6 | 0 | 3 | 4 | 0 | 3 | 3 | 0 | | |
| | | | | 47.5 | 47.5 | 60 | 61 | 82.5 | 77.5 | 45.5 | 7 | 8 | 52.5 | 44 | 38 | 44 | 6 | 47 | 63 | 69 | 12 | 5 | 65 | 61.5 | 73.5 | 35 | 54 | | |

Приложение 4

Предлагаемые автомобильные пограничные переходы и морские порты,
включенные в Опрос

Автомобильные пункты пересечения границ (КПП)

| № | Локация – наименование КПП | Страна |
|----|-------------------------------|--------|
| 1 | Гогаван | ARM |
| 2 | Агарак | ARM |
| 3 | Красный мост | AZE |
| 4 | Гюешево | BGR |
| 5 | Русе | BGR |
| 6 | Калотина | BGR |
| 7 | Капитан-Андреево | BGR |
| 8 | Гугути | GEO |
| 9 | Цители Хиди | GEO |
| 10 | Сарпи | GEO |
| 11 | Вале | GEO |
| 12 | Нурдоз | IRN |
| 13 | Догарон | IRN |
| 14 | Базарган | IRN |
| 15 | Серо | IRN |
| 16 | Рази | IRN |
| 17 | Сарахс | IRN |
| 18 | Инчеборун | IRN |
| 19 | Алаколь | KAZ |
| 20 | Нур Жолы | KAZ |
| 21 | Тажен | KAZ |
| 22 | Б.Конысбаева | KAZ |
| 23 | Торугарт | KGZ |
| 24 | Иркештам | KGZ |
| 25 | Достык | KGZ |
| 26 | Леушены | MDA |
| 27 | Джурджулешть | MDA |
| 28 | Тудора | MDA |
| 29 | Джурджу | ROU |
| 30 | Нэдлак | ROU |
| 31 | Альбита | ROU |
| 32 | Галац | ROU |
| 33 | Кульма | TAJ |
| 34 | Дусти | TAJ |
| 35 | Патар | TAJ |
| 36 | Капикуле | TUR |
| 37 | Сарп | TUR |
| 38 | Тюркгезу | TUR |
| 39 | Гурбулак | TUR |
| 40 | Эсендере | TUR |
| 41 | Капикуй | TUR |

| | | |
|-----|--------------|-----|
| 42 | Хабур | TUR |
| 43 | Ягодин | UKR |
| 44 | Старокозачье | UKR |
| 45 | Рени | UKR |
| 46 | Айрытам | UZB |
| 47 | Даут-Ата | UZB |
| 48 | Ялама | UZB |
| 549 | Дустлик | UZB |
| 50 | Сариосио | UZB |
| 51 | Андархан | UZB |

В) Морские порты

| № | Название порта | Страна |
|----|---------------------|--------|
| 1 | Алят | AZE |
| 2 | Варна | BGR |
| 3 | Бургас | BGR |
| 4 | Поти | GEO |
| 5 | Батуми | GEO |
| 6 | Имам Хомейни | IRN |
| 7 | Бендар-Аббас | IRN |
| 8 | Чехбехар | IRN |
| 9 | Ноушехр | IRN |
| 10 | Амирабад | IRN |
| 11 | Актау | KAZ |
| 12 | Курык | KAZ |
| 13 | Константа | ROU |
| 14 | Искендерун Лимапорт | TUR |
| 15 | Хайдарпаша | TUR |
| 16 | Текирдаг | TUR |
| 17 | Челеби Бандырма | TUR |
| 18 | Сафипорт Дериндже | TUR |
| 19 | Карасу | TUR |
| 20 | Зонгулдак | TUR |
| 21 | Филиос | TUR |
| 22 | Самсун | TUR |
| 23 | Трабзон | TUR |
| 24 | Измир | TUR |
| 25 | Мерсин | TUR |
| 26 | Черноморск | UKR |

Контрольно-пропускные пункты, определенные в соответствии с ТРАСЕКА, 2021, Методика определения маршрутов Международного транспортного коридора ТРАСЕКА (Контрольно-пропускные пункты на маршрутах ТРАСЕКА)
Дополнительные пункты пропуска, предложенные Молдовой (Пункты пропуска в настоящее время не включены в маршруты ТРАСЕКА в соответствии с Методикой)