

G5080

Стамбул, 25 сентября 2018

34^е СОБРАНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ BSEC-URTA

METROPOL HOTEL YEREVAN

Ереван-Армения

Пятница, 5 октября 2018 в 10:30ч

ОТЧЕТ О РЕЗУЛЬТАТАХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СПЕЦИАЛЬНОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ BSEC-URTA ПО ПРОБЛЕМАМ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ В РЕГИОНЕ ЧЭС

В соответствии с решением 33-го собрания Генеральной ассамблеи BSEC-URTA в Софии 8 июня 2018 года была создана Специальная рабочая группа по проблемам пересечения границ с участием представителей 12 ассоциаций-членов и наблюдателей, а именно TOBB (Турция), AIRCA (Армения), ABADA (Азербайджан), AEBTRI (Болгария), GIRCA (Грузия), OFAE (Греция), AITA (Молдова), ASMAP (Россия), UND (Турция), ASMAP UA (Украина), Арабский союз наземного транспорта (AULT) и LVS (Литва).

В течение двухмесячного периода (3 июля 2018 года - 3 сентября 2018 года) среди членов BSEC-URTA и наблюдателей был распространен опросник по проблемам пересечения границ, направленный на анализ текущей ситуации с временем ожидания на пунктах пересечения границ (ППГ) и эффективности работы органов ППГ.

Согласно опросу, почти на всех ППГ по транспортным коридорам, связывающим Европу с Азией, время ожидания коммерческих транспортных средств превышает 12 часов, а работа органов ППГ неэффективна и несинхронизирована.

В то же время опрос показывает, что наилучшие практики процедур пересечения границ, такие как «Интегрированное управление границами», «Единое окно», «Единый административный документ», цифровая документация, «Однократное пересечение границы» и т. д. применяются только частично на ППГ ЧЭС, несмотря на то, что Соглашение ВТО по упрощению процедур торговли (TFA) было подписано всеми государствами-членами ОЧЭС. В связи с этим существует острая потребность в политической воле правительств ЧЭС к осуществлению положений TFA в целях повышения международной торговли и ускорения перемещения товаров через ППГ по основным торговым коридорам региона ЧЭС.

В качестве проблем на ППГ в Опросе были выявлены следующие:

- Время ожидания на границе более 12 часов наблюдалось на ППГ между Украиной-Польшей, Украиной-Венгрией, Украиной-Румынией, Болгарией-Румынией, Грузией-Россией, Грузией-Азербайджаном, Азербайджаном-Россией, Турцией-Грузией, Турцией-Болгарией, Турцией -Грецией, Иорданией-Саудовской Аравией.
- Представители национальных органов власти на ППГ, таких как министерства сельского хозяйства, окружающей среды и здравоохранения, транспорта не имеют круглосуточной рабочей программы (24 часа), как таможня и пограничная полиция.

- Соседние пограничные дорожные инфраструктуры не всегда взаимосвязаны, являются не функционирующими полосами на одной или на другой стороне границе.
- Во время смены рабочих смен время ожидания на ППГ увеличивается, начиная с 15 минут до 3 часов.
- Основными причинами высокого процента времени ожидания на ППГ являются: несоответствующая инфраструктура пунктов пересечения границ (ППГ), которые должным образом не разработаны и не связаны; неэффективные рабочие процедуры органов, действующих на ППГ, не всегда синхронизированных с таможенной; несинхронизированная работа соседних границ; вина перевозчика; ветеринарно-фитосанитарно-экологическая инспекция в случае отсутствия соответствующих сертификатов; недостаточный персонал ППГ, не отвечающий на высокую потребность коммерческих транспортных средств к пересечению границ; остановки движения пересечения границ из-за погодных условий.
- Физический контроль и осмотр грузовиков. На ППГ между Турцией и Болгарией физический контроль грузовиков занимает 6-9 часов, на ППГ между Турцией и Грецией физический контроль занимает 3-6 часов, на ППГ между Украиной и Польшей, Грузией и Россией (Верхний Ларс) - физический контроль занимает иногда более 24 часов, в то время как в Грузии иногда грузовики направляются от ППГ на внутренний терминал, который может блокировать грузовик до 14 дней.
- 90% ППГ не имеют веб-сайтов, показывающих плотность очереди транспортных средств и время пропуска транспортного средства, камеры на ППГ покрывают только ограниченные области, не показывая длину очередей, а на некоторых веб-сайтах информация публикуется только на национальном языке.

Решение вышеупомянутых проблем может быть следующим:

- Реализация концепции «Единое окно»,
- Гармонизация таможенных документов,
- Обученные профессионалы органов ППГ, сфокусированные на содействии глобальной торговле,
- Квалификация водителей посредством профессионального обучения,
- Синхронизированная работа на соседствующих переходах,
- Зеленые полосы,
- Приложения с одной остановкой,
- Синхронизация деятельности органов ППГ (делегирование полномочий),
- Цифровизация документов и процедур на границах,

- Определение и публикация среднего времени выпуска транспортных средств с границы.
- Повышение пропускной способности и повышение эффективности ППГ вдоль самых загруженных торговых коридоров.
- Присоединение к международным транспортным и таможенным конвенциям и соглашениям и применение их,
- Цифровая оплата дорожных сборов и других сборов: онлайн-виньетка, мобильные приложения.
Пример: возможность оплаты моста через Дунай онлайн и через мобильное приложение.
- Если техническая инфраструктура ППГ недостаточна для запросов движения, следует рассмотреть возможность разработки альтернативного ППГ, например: Сарп - Джилдир-Акташ.
- Переведение подробного контроля и проверок с ППГ на терминалы вблизи границ без взимания дополнительной платы за услуги терминала.
- Совместная деятельность соседних органов ППГ.
- Применение электронных технологий в ППГ, включая электронные устройства для проверки товаров.
- Ветеринарные и фито-санитарные услуги должны быть доступны на ППГ 7/24.
- Разработка вспомогательной инфраструктуры на ППГ в соответствии с концепцией модельного шоссе МСАТ (ремонтные мастерские, туалеты и объекты обслуживания).

В то же время исследование показывает, что выдача виз для профессиональных водителей граждан государств-членов ОЧЭС по-прежнему является препятствием для надлежащего развития сектора автомобильного транспорта в Черноморском регионе. Длительные процедуры, несколько требуемых документов, ограниченное количество записей и короткий период пребывания, высокие пошлины за выдачу - это некоторые из серьезных проблем, с которыми сталкиваются профессиональные перевозчики в своих заявках на получение виз как для ЕС, так и для некоторых государств-членов ОЧЭС. В связи с этим упрощение визовых процедур для профессиональных водителей - граждан государств-членов ОЧЭС, является настойчивым требованием сектора автомобильного транспорта региона, адресованным правительствам стран ОЧЭС, на которое можно было бы ответить путем вступления в силу соответствующего визового соглашения ЧЭС или путем разработки государствами-членами электронных приложений.

Принимая во внимание, что активизация торговли в регионе ЧЭС и торговля региона с соседними регионами может осуществляться только за счет более эффективного транспорта, жизненно важно упростить транспорт и, в особенности, автомобильный транспорт, который соединяет каждого поставщика и потребителя, доставляя товары от двери до двери.

Поэтому BSEC-URTA призывает правительства ЧЭС работать рука об руку с автомобильным транспортным сектором региона в рамках подлинного частно-государственного партнерства для устранения препятствующих плавному перемещению товаров по дорогам барьеров, таких как визы для профессиональных водителей, квоты разрешений и проблемы пересечения границ.
