



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.30/2002/6  
11 December 2001

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ  
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным вопросам,  
связанным с транспортом

(Сотая сессия, 12-15 февраля 2002 года,  
пункт 7 d) xiii) повестки дня)

**ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ С  
ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП (КОНВЕНЦИЯ МДП 1975 ГОДА)**

**Применение Конвенции**

**Сообщение о ситуации на границах СНГ**

**Представлено Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ)**

Примечание: Секретариат приводит ниже сообщение, представленное Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ)

\* \* \*

## **ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ**

1. Международная перевозка грузов автомобильным транспортом является экономически одним из наиболее рациональных и удобных способов доставки грузов в ходе трансграничных торговых обменов и в случае многих категорий грузов - единственным способом доставки "от двери до двери".
2. Однако все преимущества международных автомобильных перевозок могут быть сведены к минимуму, и компании, занимающиеся экономической деятельностью с участием зарубежных партнеров, могут понести значительные убытки, если будут существовать различные препятствия для автомобильных перевозок на государственных границах.
3. Для анализа этих препятствий в 2000 году была учреждена Специальная рабочая группа Комитета по связи с Содружеством Независимых Государств (СНГ) МСАТ. В ее задачу входило подробное изучение проблем, с которыми приходится сталкиваться перевозчикам при пересечении внутренних границ СНГ (границ между странами - членами СНГ) и внешних границ (границ между странами - членами СНГ и другими странами).

### **Виды препятствий**

4. Информация, полученная от национальных объединений международных автомобильных перевозчиков стран - членов СНГ, свидетельствует об их особой озабоченности по поводу проблем, связанных с задержками на границах по причине следующих видов контроля:
  - a) таможенного контроля
  - b) визового контроля
  - c) проверки отдельных видов грузов и соблюдения технических стандартов на транспортные средства
  - d) контроля разрешений на перевозку.
5. В целом была выражена серьезная обеспокоенность в связи с необходимостью *повышения эффективности контроля* при одновременном ускорении процедур пересечения границ.

### **Несоблюдение Конвенции МДП**

6. Что касается таможенного контроля на границах, то, по мнению ряда объединений, таможенные органы их государств не в полной мере соблюдают либо положения Конвенции МДП, либо требования национального законодательства. Имеют место следующие нарушения:

- a) регулярный осмотр на границах грузов, перевозимых в соответствии с системой МДП;
- b) чрезмерное использование сопровождения;
- c) требования в отношении предъявления дополнительных документов;
- d) отправка перевозчиков на несуществующие склады для временного хранения грузов.

7. Кроме того, технологии контроля, применяемые таможенными органами, не всегда эффективны, поскольку в ряде стран не проводится никакого различия в рамках процедуры обработки грузов и физического разделения автопоездов в зависимости от типа перевозимого груза и используемой системы таможенного транзита.

8. В некоторых случаях национальное законодательство противоречит международному праву; во многих случаях тщательный осмотр грузов производится на 20% от общего числа пересекающих границу автопоездов.

### **Совместный контроль - надежда на будущее**

9. Одним из способов ускорения таможенных процедур является совместное проведение таможенного контроля соответствующими службами по обе стороны границы. Такой эффективный способ контроля внедрен лишь в нескольких странах, например на внутренней границе между Республикой Молдова и Украиной и на внешних границах между Беларусью и Польшей, Российской Федерацией и Финляндией, Украиной и Польшей.

### **Постоянно меняющиеся правила**

10. Стабильность таможенных правил, которой добиться крайне желательно, является одним из необходимых условий эффективности работы международных перевозчиков. К сожалению, в большинстве стран СНГ таможенные органы слишком часто меняют эти правила, что, естественно, создает огромные трудности для перевозчиков. Это явление в определенной степени объясняется стремлением таможенных органов адаптироваться к быстро развивающимся рыночным отношениям в экономике СНГ. Безусловно, таможенные правила должны реагировать оперативно на изменяющуюся ситуацию. Однако это не может служить объяснением слишком частых изменений, за которыми транспортная отрасль просто не может уследить.

### **Отсутствие сотрудничества между таможенными органами**

11. Иногда пограничники производят повторный осмотр груза после его проверки сотрудниками таможни. Это объясняется очевидным недоверием к сотрудникам таможни со стороны сотрудников пограничной службы и в то же время свидетельствует об отсутствии сотрудничества между различными национальными органами контроля.

### **Выдача виз - скрытая очередь и бумажная волокита вдали от границ**

12. Ряд объединений представили свои предложения по упрощению правил выдачи виз профессиональным водителям. Важнейшими из них являются следующие:

- a) введение многократных виз (минимум на один год) для профессиональных водителей (в частности, тех, кто пользуется многосторонними разрешениями ЕКМТ на перевозку);
- b) введение специального паспорта для профессиональных водителей наподобие паспорта моряка;
- c) возможность для профессиональных водителей получать въездные визы непосредственно на границе.

Реализация этих предложений также облегчила бы работу контролирующих органов на границах.

### **Отсутствие единого весового сертификата**

13. В связи с проверкой соблюдения технических стандартов на транспортные средства ряд объединений отмечают существующую практику повторного взвешивания, а также наличие частых и необъяснимых различий между результатами взвешивания одного и того же автопоезда в Беларуси, Российской Федерации и Украине; существование в Казахстане разных тарифов для национальных и зарубежных перевозчиков в случае транспортных средств больших размеров и излишне большого веса. Поиск решения этой проблемы облегчил бы международный весовой сертификат, признаваемый странами региона СНГ (этот вопрос обсуждается ЕЭК ООН в Женеве).

### **Другие виды контроля - наличие меньших трудностей**

14. *Санитарный и фитосанитарный контроль* проблем не вызывает, однако некоторые объединения предлагают, чтобы на пограничных станциях имелся перечень грузов, подлежащих такому контролю. Они также просят установить круглосуточный график работы.

15. В связи с проверкой разрешений на перевозку о проблемах не сообщалось.

### **Отсутствие упоминаний о коррупции**

16. Что касается *фактических случаев* коррупции со стороны контролирующих органов на границах, то по сути дела ни одно объединение не представило по этому поводу никакой информации, и только одно объединение сообщило, что коррупция имеет место "практически повсеместно". Как представляется, трудно ответить на такой щекотливый вопрос, при этом не сообщалось ни об одном факте, хотя многие перевозчики действительно сталкиваются с вымогательством на границах.

### **Низкая мотивация, плохая организация и инфраструктура**

17. По общему мнению, в транспортной отрасли существует низкая заинтересованность сотрудников контролирующих органов в эффективной организации работы на границе. Однако, как и в случае коррупции, не было представлено ни одного факта, свидетельствующего об отсутствии заинтересованности со стороны сотрудников контролирующих органов в более эффективной организации своей повседневной деятельности.

18. Инфраструктура на внутренних границах между странами - членами СНГ не соответствует объему международных перевозок. Отчасти это объяснимо, поскольку некоторые из пограничных пунктов были созданы недавно и оборудованы таким образом, чтобы можно было использовать простейшие технологии контроля, хотя такую ситуацию никак нельзя считать приемлемой.

19. Оставляют также желать лучшего качество оборудования и уровень подготовки персонала.

20. Что касается внешних границ, то большая часть пограничных пунктов функционирует уже более десяти лет, поэтому сталкиваются с менее значительными проблемами. Однако даже эти пункты не соответствуют объему производимых через них перевозок из-за низкой пропускной способности, являющейся причиной многочасовых, а иногда даже многодневных задержек. Некоторые случаи задержек на пять - десять дней означают, что либо работа данного пограничного пункта организована неправильно, либо он вообще не работает.

21. На пограничных пунктах или в непосредственной близости от них существуют коммерческие структуры. Зачастую они не оказывают никаких полезных услуг перевозчикам и лишь паразитируют за счет водителей. К таковым, например, относятся так называемые "коммерческие" площадки для стоянки с нереально высокими сборами, искусственно установленные обязанности по дополнительному страхованию и даже обязательное требование о сопровождении.

#### **Проверка результатов обследования на местах**

22. Летом 2001 года три группы экспертов посетили ряд пограничных пунктов для проезда автомобильного транспорта в странах - членах СНГ, чтобы ознакомиться с практической ситуацией на местах, например, на пограничных участках между Казахстаном и Узбекистаном, Украиной и Республикой Молдова, Российской Федерацией и Беларусью, а также Беларусью и Польшей. Результаты этих посещений полностью подтверждают выводы обследования.

-----