

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом****Сто шестьдесят шестая сессия**

Женева, 5 (вторая половина дня),

6 и 7 (первая половина дня) июня 2024 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Международная конвенция о согласовании условий
проведения контроля грузов на границах 1982 года
(Конвенция о согласовании)****Анализ осуществления Конвенции о согласовании
с помощью показателей устойчивой связанности
внутреннего транспорта****Записка секретариата****I. Справочная информация и мандат**

1. В ходе своей сто шестьдесят пятой сессии Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию о показателях устойчивой связанности внутреннего транспорта (ПУСВТ), разработанных секретариатом в рамках проекта по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (СРООН) при поддержке Экономической и социальной комиссии для Западной Азии (ЭСКЗА) и Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), а также при участии Грузии, Иордании, Казахстана, Парагвая и Сербии. Эти показатели использовались также таможенным органом Узбекистана в рамках проекта, для которого требовался анализ пунктов пересечения международных границ Узбекистана.

2. Конвенция о согласовании способствовала повышению актуальности некоторых показателей ПУСВТ, касающихся пересечения границ. Секретариат предложил Рабочей группе обсудить и изучить возможности использования этих показателей и для анализа хода осуществления самой Конвенции. Для того чтобы Рабочая группа могла рассмотреть вопрос об использовании показателей ПУСВТ в качестве подходящего инструмента для анализа осуществления Конвенции о согласовании в целом, Рабочая группа поручила секретариату подготовить документ для рассмотрения на следующей сессии Рабочей группы.



II. Показатели устойчивой связанности внутреннего транспорта

A. Введение и методология

3. Основная цель проекта ПУСВТ заключается в разработке инструмента, который позволял бы странам измерять степень связанности их транспорта как внутри страны, так и на двусторонней/субрегиональной основе, а также на уровне «мягкой» и «жесткой» инфраструктуры¹.

4. Показатели связанности позволят правительствам анализировать и оценивать следующие аспекты:

а) их прогресс в достижении Целей в области устойчивого развития, связанных с транспортом;

б) их обязательства в рамках Венской программы действий для РСНВМ² на десятилетие 2014–2024 годов;

в) эффективность и действенность их транспортных систем и степень их совместимости с транспортными системами соседних стран;

г) уровень соответствия национальной административно-правовой базы правовым документам Организации Объединенных Наций, касающимся облегчения перевозок и пересечения границ.

5. Показатели упорядочены по трем видам внутреннего транспорта: автомобильному, железнодорожному и внутреннему водному. Показатели по каждому виду транспорта далее распределяются по трем компонентам устойчивого развития: экономическому, социальному и экологическому. Эта классификация строится на концепции «Люди, планета, прибыль», также известной на английском языке как три «Р» устойчивого развития: «People, Planet, Profit».

6. Компонент 1 — экономическая устойчивость. Экономический компонент характеризует практику, которая способствует долгосрочному экономическому росту, не оказывая негативного влияния на другие аспекты развития. Ключевая задача этого компонента — «повышение эффективности перевозок». Показатели, относящиеся к этому компоненту, сгруппированы в следующие тематические кластеры: эффективность, затраты, инфраструктура, операции, интермодальность/комбинированные перевозки, ИКТ и решения, относящиеся к интеллектуальным транспортным системам.

7. Компонент 2 — социальная устойчивость. Социальный компонент характеризует устойчивые дорожно-транспортные системы с наименьшими социальными издержками, такими как количество дорожно-транспортных происшествий и задержки дорожного движения. Ключевая задача этого компонента — «повышение надежности и безопасности». Показатели, относящиеся к этому компоненту, сгруппированы в следующие тематические кластеры: оценка адекватности мер по обеспечению соблюдения правил дорожного движения, дорожная инфраструктура, правила, касающиеся транспортных средств, и административные механизмы, регламентирующие трансграничную перевозку скоропортящихся пищевых продуктов и опасных грузов.

8. Компонент 3 — экологическая устойчивость. Экологический компонент характеризует сокращение выбросов парниковых газов, загрязнителей воздуха и шума. Ключевая задача этого компонента — «создание экологически устойчивой транспортной системы». Показатели, относящиеся к этому компоненту, служат для анализа мероприятий, направленных на снижение выбросов парниковых газов,

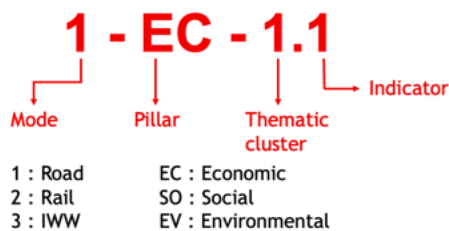
¹ URL: <https://unece.org/sites/default/files/2022-10/Sustainable%20Inland%20Transport%20Connectivity%20Indicators.pdf>.

² Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю.

загрязнителей воздуха и уровня шума (включая такие факторы, как доля альтернативных видов топлива и средний возраст парка транспортных средств).

9. Нумерация показателей устанавливается в соответствии с классификацией, изложенной выше, как показано на рисунке ниже (см. рис.). За исключением проверочных показателей, оценка каждого показателя отображается в виде числа, обозначающего позицию категории. Результаты, полученные, как правило, по итогам выборочных обследований и экспериментов, представляются в формате упорядоченного перечня категорий, при этом расстояние между категориями неизвестно. Показателям присваиваются баллы в порядке убывания по шкале от нуля до 10. В этой шкале «ноль» соответствует наихудшему сценарию, например, когда определенное правило отсутствует. Оценка «10» соответствует идеальному сценарию. Для некоторых показателей наилучшему сценарию вместо «10» присваивается оценка «9» или «8» баллов. По таким показателям возможно начисление одного (10 минус 9 баллов) или двух (10 минус 8 баллов) дополнительных баллов; например, когда для достижения продвигаемой цели принимаются дополнительные меры. Максимальная оценка для каждого показателя во всех случаях равна 10 баллам.

Система нумерации



Источник: публикация ПУСВТ, 2022 год.

10. В процессе измерения показателя эффективности пересечения границы стране, использующей ПУСВТ, следует выбрать один основной пункт пересечения границы (ППГ) для каждой соседней страны, при этом «основным» считается тот пункт, в котором обрабатывается наибольший объем грузов среди всех ППГ, общих с этой соседней страной. Общее количество ППГ страны, подлежащих оценке, не должно превышать четырех. Если страна соседствует более чем с четырьмя странами, то составляют выборку из ППГ, которые в совокупности обрабатывают 60 % от всего объема международных грузовых перевозок в данной стране. Затем на основе среднего балла вошедших в выборку ППГ рассчитывают оценку каждого показателя в рамках тематического кластера эффективности пересечения границ.

В. Показатели пересечения границы со ссылками на Конвенцию о согласовании

11. 1-ЕС-1. Показатели эффективности автомобильного транспорта

1-ЕС-1.1. Кадровые ресурсы на автомобильных ППГ и на внутренних пунктах таможенного оформления

Определение: достаточность количества персонала на автомобильных ППГ и на внутренних пунктах таможенного оформления для обработки проходящего через них объема перевозок. К различным категориям персонала относятся служащие таможенных органов, пограничники/полицейские, сотрудники Управления по охране труда и технике безопасности, Государственного ветеринарного управления, Государственного агентства по защите растений, Службы здравоохранения, Администрации по контролю за продуктами питания и лекарствами, Службы по делам иностранцев, Государственной налоговой службы, Агентства по транспортным средствам и операторскому обслуживанию и Министерства транспорта.

Начисление баллов:

- Персонал всех категорий присутствует на более 50 % рассматриваемых ППГ и внутренних пунктов таможенного оформления ежедневно и круглосуточно: 10 баллов.

- Персонал некоторых категорий присутствует на более 50 % рассматриваемых ППГ и внутренних пунктов таможенного оформления ежедневно и круглосуточно: 8 баллов.
- Персонал всех категорий присутствует на более 50 % рассматриваемых ППГ и внутренних пунктов таможенного оформления в пределах их часов работы: 6 баллов.
- Персонал некоторых категорий присутствует на более 50 % рассматриваемых ППГ и внутренних пунктов таможенного оформления в пределах их часов работы: 4 балла.
- Персонал выходит только по предварительной записи: 2 балла.
- Персонал на ППГ и на внутренних пунктах таможенного оформления отсутствует: 0 баллов

Ссылка на Конвенцию о согласовании: статья 5 «Средства, предоставляемые в распоряжение служб»

1-ЕС-1.2а. Инфраструктура ППГ (сооружения для проведения совместного контроля)

Определение: наличие и часы работы сооружений для проведения совместного контроля на автомобильных ППГ, открытых для международных грузовых перевозок. Данный показатель характеризует сооружения, предназначенные для проведения как внутреннего контроля, так и совместного с соседней страной контроля.

Начисление баллов:

- Сооружения для проведения совместного с соседней страной двустороннего контроля (по методу одной остановки) открыты круглосуточно: 10 баллов.
- Сооружения для проведения совместного внутреннего контроля (по методу одной остановки/двухэтапное прохождение пограничного пункта) открыты круглосуточно: 8 баллов.
- Сооружения для проведения либо совместного внутреннего контроля, либо внутреннего контроля открыты в течение ограниченного времени (т. е. ночью, на выходных и праздниках они закрыты): 6 баллов.
- Сооружения для проведения какого-либо типа совместного контроля отсутствуют: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: в статье 6 приложения 8 к Конвенции о согласовании установлено минимальное требование о круглосуточном режиме работы.

1-ЕС-1.2б. Инфраструктура ППГ (зоны контроля вне полос движения)

Определение: наличие и часы работы зон контроля вне полос движения для проведения выборочных проверок груза и транспортных средств на автомобильных ППГ, открытых для международных грузовых перевозок.

Начисление баллов:

- Зоны контроля вне полос движения имеются, работают все время и используются более чем в 90 % случаев: 10 баллов.
- Зоны контроля вне полос движения имеются, работают только в определенное время и используются менее чем в 90 % случаев: 6 баллов.
- Зоны контроля вне полос движения отсутствуют, контроль проводится в очереди: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: приложение 8, статья 6 «Пункты пересечения границ».

1-ЕС-1.2с. Инфраструктура ППГ (места для стоянки и терминалы)

Определение: наличие мест для стоянки и терминалов на автомобильных ППГ, открытых для международных грузовых перевозок.

Начисление баллов:

- С обеих сторон от ППГ имеются бесплатные места для стоянки с дополнительными услугами: 10 баллов.
- С обеих сторон от ППГ имеются платные места для стоянки с дополнительными услугами: 8 баллов.
- Имеются бесплатные стандартные места для стоянки: 6 баллов.
- Имеются платные стандартные места для стоянки: 4 балла.

- Места для стоянки отсутствуют: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: приложение 8, статья 6 «Пункты пересечения границы»

1-ЭК-1.3. Процедуры внутренней таможенной очистки и контроля ввоза

Определение: количество процедур контроля ввоза на внутренних пунктах таможенного оформления, расположенных на некотором расстоянии от границы, в целях снижения загруженности ППГ и эффективного продвижения через ППГ. Процедуры контроля включают медико-санитарный контроль, ветеринарный контроль, фитосанитарный контроль, контроль соответствия техническим стандартам, контроль качества, досмотр и взвешивание транспортных средств.

При наличии системы управления таможенными рисками начисляются дополнительные баллы, поскольку такие процедуры позволяют ускорять таможенную очистку грузов.

Начисление баллов:

- На внутренних пунктах таможенной очистки проводятся все процедуры контроля: 8 баллов.
- На внутренних пунктах таможенной очистки проводится более четырех процедур контроля: 6 баллов.
- На внутренних пунктах таможенной очистки проводится менее четырех процедур контроля: 4 балла.
- Все процедуры контроля проводятся на ППГ: 0 баллов.
- Используется система управления таможенными рисками: + 2 балла.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: приложение 6, статья 3/приложение 8, статья 3.

1-ЕС-1.4. Наличие специальных полос для грузовых автомобилей, перевозящих живых животных и скоропортящиеся пищевые продукты

Определение: наличие специальных полос/ускоренных процедур оформления для грузовых автомобилей, перевозящих живых животных и скоропортящиеся пищевые продукты. Как указано в Конвенции о согласовании, в целях минимизации времени ожидания на ППГ следует оформлять перевозку живых животных и скоропортящихся продуктов в приоритетном порядке.

Начисление баллов:

- Имеются специальные полосы/ускоренный режим оформления, налажено двустороннее сотрудничество по этим вопросам с соседними странами: 8 баллов.
- Имеются специальные полосы/ускоренный режим оформления, но двустороннее сотрудничество отсутствует: 6 баллов.
- На ППГ отсутствуют специальные полосы/ускоренный режим оформления: 0 баллов.
- На всех рассматриваемых ППГ в стране предусмотрены специальные условия для рефрижераторных контейнеров (например, точки подключения): + 2 балла.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: приложение 8, статья 3.

1-ЕС-1.5а. Координация и делегирование полномочий по контролю между национальными пограничными службами

Определение: масштабы делегирования национальными пограничными службами (такими как Управление по охране труда и технике безопасности, Казначейство и Администрация по контролю за продуктами питания и лекарствами) своих контрольных функций другим пограничным службам, таким как Таможенная служба, в соответствии с соглашением о сотрудничестве или меморандумом о взаимопонимании. Применение механизма делегирования позволяет сократить количество дублирующих и пересекающихся действий, а также противоречащих друг другу инструкций и требований.

Начисление баллов:

- Существует механизм координации и делегирования полномочий, благодаря которому все пограничные службы могут действовать/осуществлять контроль от имени друг друга в любое время: 10 баллов.
- Существует механизм координации и делегирования полномочий, однако только некоторые пограничные службы могут действовать/осуществлять контроль от имени друг друга только в определенных случаях (например, вне часов пиковой нагрузки и в ночное время): 6 баллов.
- Механизм координации и делегирования полномочий отсутствует, так как все государственные службы действуют независимо друг от друга: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: приложение 1, статья 3.

1-ЕС-1.5b. Координация и делегирование полномочий по контролю между службами соседних стран

Определение: уровень координации или делегирования пограничными службами с обеих сторон от ПППГ процедур контроля на определенном едином общем пограничном пункте/станции в соответствии с двусторонним соглашением или меморандумом о взаимопонимании. Применение такого механизма координации и делегирования полномочий повысит эффективность пересечения границы.

Начисление баллов:

- Существует механизм координации и делегирования полномочий, благодаря которому пограничные службы с обеих сторон от ПППГ могут действовать/осуществлять контроль совместно или от имени друг друга в любое время: 8 баллов.
- Существует механизм координации и делегирования полномочий, благодаря которому пограничные службы с обеих сторон от ПППГ могут действовать/осуществлять контроль совместно или от имени друг друга в определенных случаях (например, вне часов повышенной нагрузки и в ночное время): 6 баллов.
- Механизм координации и делегирования полномочий отсутствует, так как пограничные службы с обеих сторон от ПППГ действуют независимо друг от друга: 0 баллов.
- Общие часы работы общего пограничного пункта/станции определяются интенсивностью движения: +2 балла.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: приложение 8, статья 6/приложение 6, статья 3.

1-ЕС-1.5с. Обмен данными и информацией между национальными пограничными службами

Определение: уровень обмена данными и информацией (в том числе для управления рисками) между национальными пограничными службами в целях повышения эффективности использования времени и предоставления точной информации для статистических целей.

Начисление баллов:

- Ведется постоянный обмен данными и информацией (в том числе для целей управления рисками) между различными национальными пограничными службами посредством использования общих электронных баз данных и платформ и, если применимо, посредством личных консультаций: 10 баллов.
- Обмен данными и информацией (в том числе для целей управления рисками) между различными национальными пограничными службами ведется посредством использования общих электронных баз данных и платформ и, если применимо, посредством личных консультаций, происходит в отдельных случаях: 8 баллов.
- Обмен данными и информацией (в том числе для целей управления рисками) между различными национальными пограничными службами происходит в отдельных случаях и исключительно посредством личных консультаций: 6 баллов.
- Обмен данными и информацией отсутствует: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: приложение 9, статья 4.

1-ЕС-1.5d. Обмен данными и информацией с иностранными пограничными службами

Определение: уровень обмена данными и информацией (в том числе для управления рисками) с иностранными пограничными службами в целях экономии времени и предоставления точной информации для статистических целей.

Начисление баллов:

- Обмен данными и информацией (в том числе для целей управления рисками) ведется на международном уровне между различными пограничными службами посредством использования общих электронных баз данных и платформ и, если применимо, посредством личных консультаций, принимается обеими сторонами: 10 баллов.
- Обмен данными и информацией (в том числе для целей управления рисками) ведется на международном уровне между различными пограничными службами посредством использования общих электронных баз данных и платформ и, если применимо, посредством личных консультаций: 8 баллов.
- Частичный обмен данными и информацией (в том числе для целей управления рисками) ведется на международном уровне между различными пограничными службами посредством использования общих электронных баз данных и платформ и, если применимо, посредством личных консультаций: 6 баллов.
- Обмен данными и информацией (в том числе для целей управления рисками) на международном уровне между различными пограничными службами происходит в отдельных случаях и исключительно посредством личных консультаций: 4 балла.
- Обмен данными и информацией на международном уровне отсутствует: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: статья 8, статья 6/приложение 9, статья 4.

1-ЕС-1.6. Разделение потоков движения для транспортных средств, имеющих действительные документы для международного транзита

Определение: степень разделения транспортных потоков на основных ПППГ страны с целью предоставления приоритета транспортным средствам, имеющим действительные документы для международного/регионального/субрегионального таможенного транзита, такие как книжки МДП и документы на временный ввоз, с целью сокращения времени ожидания грузовых автомобилей на ПППГ.

Начисление баллов:

- Разделение транспортных потоков для предоставления приоритета транспортным средствам, имеющим документы для таможенного транзита, на постоянной основе: 10 баллов.
- Разделение транспортных потоков для предоставления приоритета транспортным средствам, имеющим документы для таможенного транзита, в некоторых случаях (например, в пиковые/непиковые часы, дневные или ночные смены): 5 баллов.
- Разделение транспортных потоков отсутствует: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: статья 10.

12. 1-ЕС-2. Время, необходимое для пересечения границ

1-ЕС-2.1a. Среднее время таможенной очистки при пересечении границ для транзитных грузовых автомобилей МДП (включая физический досмотр)

Определение: среднее время таможенной очистки на границе (в минутах), необходимое транзитному грузовому автомобилю МДП, с учетом физического досмотра. Рассчитывается как сумма времени оформления всех прошедших досмотр транзитных грузовых автомобилей МДП, деленная на количество таких автомобилей. Учитывается отрезок времени с момента въезда в пограничный пункт на территории одной страны до момента выезда из него в другой стране. В ходе обследования следует определять время прохождения через ПППГ в разбивке по времени суток (пиковое и непиковое) и дням недели.

Начисление баллов:

- Не применимо. Это проверочный показатель.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: статья 10/статья 2.

1-ЕС-2.1b. Среднее время таможенной очистки на границе для транзитных грузовых автомобилей МДП (без физического досмотра)

Определение: среднее время таможенной очистки на границе (в минутах), необходимое транзитному грузовому автомобилю МДП, без физического досмотра. Рассчитывается как сумма времени очистки всех включенных в обследование транзитных грузовых автомобилей МДП, деленная на количество таких автомобилей. Учитывают отрезок времени с момента въезда в пограничный пункт на территории одной страны до момента выезда из него в другой стране. В ходе обследования следует определять время прохождения через ППП в разбивке по времени суток (пиковое и непиковое) и дням недели.

Начисление баллов:

- Не применимо. Это проверочный показатель.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: статья 10/статья 2.

1-ЕС-2.2a. Среднее время таможенной очистки на границе для транзитных грузовых автомобилей без МДП (включая физический досмотр)

Определение: среднее время таможенной очистки на границе (в минутах), необходимое транзитному грузовому автомобилю без МДП, с учетом физического досмотра. Рассчитывается как сумма времени оформления всех прошедших досмотр транзитных грузовых автомобилей без МДП, деленная на количество таких автомобилей. Учитывают отрезок времени с момента въезда в пограничный пункт на территории одной страны до момента выезда из него в другой стране. В ходе обследования следует определять время прохождения через ППП в разбивке по времени суток (пиковое и непиковое) и дням недели.

Начисление баллов:

- Не применимо. Это проверочный показатель.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: статья 10/статья 2.

1-ЕС-2.2b. Среднее время таможенной очистки на границе для транзитных грузовых автомобилей без МДП (без физического досмотра)

Определение: среднее время таможенной очистки на границе (в минутах), необходимое транзитному грузовому автомобилю без МДП, без физического досмотра. Рассчитывается как сумма времени оформления всех включенных в обследование транзитных грузовых автомобилей без МДП, деленная на количество таких автомобилей. Учитывают отрезок времени с момента въезда в пограничный пункт на территории одной страны до момента выезда из него в другой стране. В ходе обследования следует определять время прохождения через ППП в разбивке по времени суток (пиковое и непиковое) и дням недели.

Начисление баллов:

- Не применимо. Это проверочный показатель.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: статья 10/статья 2.

1-ЕС-2.3. Среднее время ожидания в очереди

Определение: среднее время ожидания в очереди (в минутах) для грузовых автомобилей на таможенном пункте въезда. Учитывают время, начиная с момента, когда грузовой автомобиль становится в очередь, и заканчивая моментом, когда он достигает таможенного поста. Среднее время рассчитывается как сумма времени ожидания в очереди всех включенных в обследование грузовых автомобилей, деленная на количество таких грузовых автомобилей. В ходе обследования следует определять время ожидания в очереди в разбивке по времени суток (пиковое и непиковое) и дням недели.

Начисление баллов:

- Не применимо. Это проверочный показатель.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: статья 10/статья 2.

13. 1-ЕС-3. Стоимость

1-ЕС-3.1а. Средняя стоимость таможенной очистки (вывоз)

Определение: средняя стоимость таможенной очистки для вывоза. Данный показатель отражает затраты в конкретной стране, связанные с соблюдением таможенных правил и процедур пересечения границы, в сопоставлении со средними затратами в регионе. Такие затраты включают в себя стоимость книжек, погрузки/разгрузки на ППГ и расходы, связанные с досмотром. Регион можно определить как группу стран, участвующих в экономическом сотрудничестве, которое может охватывать субрегион и прилегающие к нему страны.

Начисление баллов:

- Стоимость более чем на 50 % ниже средней по региону: 10 баллов.
- Стоимость менее чем на 50 % ниже средней по региону: 7 баллов.
- Стоимость соответствует средней по региону: 4 балла.
- Стоимость менее чем на 50 % выше средней по региону: 2 балла.
- Стоимость более чем на 50 % выше средней по региону: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: не применимо.

1-ЕС-3.1б. Средняя стоимость таможенной очистки (ввоз)

Определение: средняя стоимость таможенной очистки для ввоза. Данный показатель отражает затраты в конкретной стране, связанные с соблюдением таможенных правил и процедур пересечения границы, в сопоставлении со средними затратами в регионе. Такие затраты включают в себя стоимость книжек, погрузки/разгрузки на ППГ и расходы, связанные с досмотром.

Начисление баллов:

- Стоимость более чем на 50 % ниже средней по региону: 10 баллов.
- Стоимость менее чем на 50 % ниже средней по региону: 7 баллов.
- Стоимость соответствует средней по региону: 4 балла.
- Стоимость менее чем на 50 % выше средней по региону: 2 балла.
- Стоимость более чем на 50 % выше средней по региону: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: не применимо.

1-ЕС-3.1с. Средняя стоимость таможенной очистки (транзит)

Определение: средняя стоимость таможенной очистки транзитного груза. Данный показатель отражает затраты в конкретной стране, связанные с соблюдением таможенных правил и процедур пересечения границы, в сопоставлении со средними затратами в регионе. Такие затраты включают в себя стоимость книжек, погрузки/разгрузки на ППГ и расходы, связанные с досмотром.

Начисление баллов:

- Стоимость более чем на 50 % ниже средней по региону: 10 баллов.
- Стоимость менее чем на 50 % ниже средней по региону: 7 баллов.
- Стоимость соответствует средней по региону: 4 балла.
- Стоимость менее чем на 50 % выше средней по региону: 2 балла.
- Стоимость более чем на 50 % выше средней по региону: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: не применимо.

1-ЕС-3.2. Средний тариф на грузоперевозки автомобильным транспортом

Определение: средний тариф на грузоперевозки автомобильным транспортом определяется как средний тариф за тонно-километр, применяемый в стране, в сопоставлении со средним тарифом в регионе.

Начисление баллов:

- Тариф более чем на 50 % ниже среднего по региону: 10 баллов.
- Тариф менее чем на 50 % ниже среднего по региону: 7 баллов.
- Тариф соответствует среднему по региону: 4 балла.
- Тариф менее чем на 50 % выше среднего по региону: 2 балла.
- Тариф более чем на 50 % выше среднего по региону: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: не применимо.

1-ЕС-3.3. Визовые требования для профессиональных водителей

Определение: визовые требования, предъявляемые страной к иностранным профессиональным водителям, желающим въехать в страну.

Начисление баллов:

- Гражданам стран региона оформление визы не требуется: 10 баллов.
- Гражданам стран субрегиона оформление визы не требуется: 8 баллов.
- Если виза требуется, то возможно получение многократной визы сроком действия на один год или более, при этом срок рассмотрения заявления не превышает срок рассмотрения заявления на получение многократной деловой визы: 6 баллов.
- Если виза требуется, то возможно получение многократной визы сроком действия на один год или более, но срок рассмотрения заявления превышает срок рассмотрения заявления на получение многократной деловой визы: 4 балла.
- Если виза требуется, возможна подача заявления только на получение одноразовой визы: 2 балла.
- Виза для профессиональных водителей не выдается, так как им запрещен въезд на территорию за пределами ППГ: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: приложение 8, статья 2.

1-ЕС-3.4. Стоимость для иностранных водителей

Определение: средняя сумма расходов для иностранных водителей, желающих въехать в страну, если въезд разрешен. В такую сумму включаются расходы, связанные с одним въездом, такие как стоимость визы, сборов, страховки, а также временного водительского удостоверения и налогов для временной регистрации транспортного средства, если применимо.

Начисление баллов:

- Менее 50 долл. США: 10 баллов.
- 50 — менее 100 долл. США: 8 баллов.
- 100 — менее 150 долл. США: 6 баллов.
- 150 — менее 200 долл. США: 4 балла.
- 200 — менее 250 долл. США: 2 балла.
- 250 или более долл. США: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: приложение 8, статья 2.

14. 1-ЕС-4. Инфраструктура

1-ЕС-4.1. Процентная доля сети международных автомобильных дорог

Определение: отношение общей протяженности международных автомобильных дорог к общей протяженности дорожной сети в стране. К международным дорогам относятся международные автомагистрали, международные скоростные дороги и международные дороги обычного типа, согласно определению в СМА (ЕЭК), а также международные маршруты регионального, международного и внутрирегионального значения, обозначаемые как Азиатские автомобильные дороги (ЭСКАТО), ЭКЛАК и сеть М (ЭСКЗА).

Начисление баллов:

- Отношение ≥ 4 %: 10 баллов.
- $3\% \leq$ отношение < 4 %: 8 баллов.
- $2\% \leq$ отношение < 3 %: 6 баллов.
- $1\% \leq$ отношение < 2 %: 4 балла.
- Отношение < 1 %: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: статья 3/статья 5/статья 7.

1-ЕС-4.2. Протяженность сети международных автомобильных дорог определенного класса

Определение: отношение общей протяженности международных автомобильных дорог класса 3 к общей протяженности международной дорожной сети в стране. Класс 3 — это самый низкий класс международных дорог согласно СМА. Для арабских стран под это определение подпадают дороги второго класса сети М. В других регионах классификация дорог может отличаться. Данный показатель относится к дорогам самого низкого класса согласно классификации международной дорожной сети, принятой в определенной стране.

Начисление баллов:

- Отношение < 20 %: 10 баллов.
- $20\% \leq$ отношение < 40 %: 7 баллов.
- $40\% \leq$ отношение < 60 %: 5 баллов.
- $60\% \leq$ отношение < 80 %: 2 балла.
- Отношение ≥ 80 %: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: статья 3/статья 5/статья 7.

1-ЕС-4.3. Согласование классов дорог возле ППГ

Определение: количество ППГ в стране, классы дорог в пределах 50 км от которых согласованы. Если дороги по одну сторону от ППГ относятся, например, к классу 1, а по другую сторону — к классу 3, такое отсутствие согласования приводит к возникновению «узкого места».

Начисление баллов:

- Полностью согласованы (100 %): 10 баллов.
- Согласованы для 80 % — < 100 % ППГ в стране: 8 баллов.
- Согласованы для 60 % — < 80 % ППГ в стране: 6 баллов.
- Согласованы для 40 % — < 60 % ППГ в стране: 4 балла.
- Согласованы для 20 % — < 40 % ППГ в стране: 2 балла.
- Согласованы для < 20 % ППГ в стране: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: статья 3/статья 5/статья 7.

1-ЕС-4.4. Согласование инфраструктуры ППГ

Определение: уровень согласования инфраструктуры ППГ оцениваемой страны с соседней страной. Этот показатель характеризует согласование по следующим параметрам: 1) количество каналов; 2) количество парковочных мест; 3) количество площадок для проведения досмотра; 4) высота мостиков для осмотра. Если рассматривают несколько ППГ, следует рассчитать средний балл по всем ППГ. Если у страны несколько соседних стран, также следует рассчитать средний балл.

Начисление баллов:

- Согласование по всем 4 параметрам инфраструктуры: 10 баллов.
- Согласование по 3 параметрам инфраструктуры: 8 баллов.
- Согласование по 2 параметрам инфраструктуры: 6 баллов.
- Согласование по 1 параметру инфраструктуры: 4 балла.
- Согласование отсутствует: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: статья 3/статья 5/статья 7.

15. 1-ЕС-5. Операции

1-ЕС-5.1. Права доступа транспортных операторов из соседних стран

Определение: уровень доступа в страну транспортных операторов из соседних стран с точки зрения выдачи разрешений и установки ограничительных квот.

Начисление баллов:

- Доступ без квоты и без установленных маршрутов: 10 баллов.
- Доступ с квотой и без установленных маршрутов: 8 баллов.
- Доступ без квоты и с установленными маршрутами: 6 баллов.
- Доступ с квотой и с установленными маршрутами: 4 балла.
- Доступ только в приграничные районы: 1 балл.
- Отсутствие доступа или перевалка грузов на ППГ: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: приложение 8.

1-ЕС-5.2. Требования для въезда транспортных средств

Определение: требования для въезда транспортных средств, в том числе грузовых автомобилей и контейнеров, основанные на конвенциях ООН о временном ввозе, Конвенции, касающейся контейнеров, Конвенции МДП и Стамбульской конвенции ВТамО.

Начисление баллов:

- Применение положений международных конвенций: 10 баллов.
- Применение регионального режима, эквивалентного положениям применимых международных конвенций: 8 баллов.
- Применение эквивалентного субрегионального режима: 6 баллов.
- Применение упрощенного двустороннего режима: 4 балла.
- Система гарантий на основе рейсов: 2 балла.
- Въезд запрещен: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: приложение 8.

1-ЕС-5.3. Признание водительского удостоверения

Определение: уровень признания водительских удостоверений, выданных на основе конвенций ООН о дорожном движении и Конвенции о согласовании.

Начисление баллов:

- Признание международного водительского удостоверения: 10 баллов.
- Взаимное признание внутреннего водительского удостоверения: 8 баллов.
- На основе двусторонней договоренности, с дополнительными документами: 6 баллов.
- Отсутствие договоренности: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: приложение 8.

1-ЕС-5.4. Признание страховых полисов транспортных средств

Определение: уровень признания страховых полисов иностранных транспортных средств.

Начисление баллов:

- Глобальное или региональное признание (Зеленая карта или ее эквивалент): 10 баллов.
- Субрегиональный режим (по аналогии с Зеленой картой): 8 баллов.
- Двустороннее межстрановое покрытие: 6 баллов.
- Страхование рейса на ППП: 5 баллов.
- Отсутствует: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: приложение 8.

1-ЭК-5.5. Требования к договору перевозки

Определение: уровень согласования требований к договору перевозки в соответствии с утвержденными на международном и/или региональном уровне договоренностями.

Начисление баллов:

- Согласование на глобальном уровне (признание КДПП): 10 баллов.
- Согласование на региональном или субрегиональном уровне: 8 баллов.
- Согласование на двустороннем уровне общих полных условий договора, договоренности по юридическим вопросам и транспортной накладной: 6 баллов
- Отсутствие договоренностей: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: приложение 8.

16. 1-ЕС-7. ИКТ и решения для интеллектуальных транспортных систем

1-ЕС-7.1. Применение взаимосвязанных электронных решений

Определение: масштабы применения взаимосвязанных электронных решений для таможенных и пограничных процедур, т. е. eTIR, eCMR и электронной системы «единого окна».

Начисление баллов:

- Применяются eTIR и/или eCMR или их эквиваленты, а также межведомственная электронная система «единого окна»: 10 баллов.
- Применяется только электронная система «единого окна»: 8 баллов.
- Применяются только eTIR и/или eCMR, без электронной системы «единого окна»: 6 баллов.
- Используется электронная система обработки: 4 балла.
- Обработка в ручном режиме: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: приложение 9, статьи 4 и 7/приложение 8, статья 6.

1-ЕС-7.2. Использование предварительной информации о грузе в электронном формате

Определение: степень использования предварительной информации о грузе в электронной форме для предварительного прохождения таможенных формальностей.

Начисление баллов:

- Полноценная система предварительной информации о грузе в электронном формате, позволяющая предварительно проходить таможенные формальности, применима ко всем грузам: 10 баллов.
- Полноценная система предварительной информации о грузе в электронном формате, позволяющая предварительно проходить таможенные формальности, применима к большинству грузов: 7 баллов.
- Полноценная система предварительной информации о грузе в электронном формате, позволяющая предварительно проходить таможенные формальности, применима только к отдельным грузам, большая часть информации обрабатывается в ручном режиме по прибытии: 4 балла.
- Система предварительной информации о грузе в электронном формате отсутствует, обработка и оформление происходят по прибытии груза в страну ввоза: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: приложение 8, статья 3/приложение 9, статья 4.

1-ЕС-7.3. Наличие средств обнаружения и технологий контроля

Определение: наличие средств обнаружения, технологий сканирования и неразрушающего контроля, включая сканеры для грузов, технологии обнаружения химических, биологических, радиологических и ядерных материалов, а также электронных пломб.

Начисление баллов:

- В наличии на всех ППП и на внутренних пунктах таможенного оформления: 10 баллов.
- В наличии более чем на 50 % ППП и внутренних пунктов таможенного оформления: 7 баллов.
- В наличии менее чем на 50 % ППП и внутренних пунктов таможенного оформления: 4 балла.
- Отсутствуют и на ППП, и на внутренних пунктах таможенного оформления: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: приложение 9, статьи 4 и 7/статья 5.

1-ЕС-7.4. Использование на ППП интеллектуальных транспортных систем

Определение: степень использования интеллектуальных транспортных систем на ППП и вблизи них, в том числе для управления светофорами, автоматического распознавания регистрационных номеров транспортных средств и автоматического распознавания контейнеров.

Начисление баллов:

- Используются на всех ППП и на внутренних пунктах таможенного оформления: 10 баллов.
- Используются более чем на 50 % ППП и внутренних пунктов таможенного оформления: 7 баллов.
- Используются менее чем на 50 % ППП и внутренних пунктов таможенного оформления: 4 балла.
- Отсутствуют и на ППП, и на внутренних пунктах таможенного оформления: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: приложение 9, статьи 4 и 7/статья 5.

1-ЕС-7.5. Использование на ППГ интеллектуальных систем управления движением

Определение: степень использования интеллектуальных систем управления движением на международных дорогах, ведущих к ППГ. Данный показатель характеризует передачу приближающимся грузовым автомобилям информации о ситуации на дорогах вблизи ППГ, т. е. о загруженности, времени обработки и времени ожидания в очереди, а также заблаговременное предоставление рекомендаций, например об отсрочке въезда на ППГ или перенаправлении на другие ППГ.

Начисление баллов:

- Системы имеются: 10 баллов.
- Системы отсутствуют: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: статья 5.

1-ЕС-7.6. Использование систем ИКТ

Определение: степень использования в стране систем информационно-коммуникационного обеспечения транспортной системы. К таким системам относятся:

- 1) телекоммуникационные линии связи (ТЛС);
- 2) системы автоматической идентификации (автоматическая идентификация оборудования (АИО)/автоматическое опознавание транспортных средств (АОТ));
- 3) системы автоматического определения местоположения транспортных средств (АОМ);
- 4) протоколы для электронного обмена данными (ЭОД);
- 5) картографические базы данных и информационные системы, предоставляющие географические данные (Географическая информационная система/ГИС);
- 6) системы сбора данных о дорожном движении, включая динамические системы весового контроля (ДСВК) и системы автоматической классификации транспортных средств;
- 7) системы для подсчета количества пассажиров общественного транспорта (автоматический подсчет пассажиров/АПП).

Начисление баллов:

- В наличии все 7 систем: 10 баллов.
- В наличии 5–6 систем: 8 баллов.
- В наличии 3–4 системы: 6 баллов.
- В наличии 2 системы: 4 балла.
- В наличии 1 система: 2 балла.
- Все системы отсутствуют: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: статья 5.

1-ЕС-7.7. Количество национальных грузовых автомобилей, оснащенных устройствами отслеживания и контроля

Определение: отношение количества национальных грузовых автомобилей, оснащенных устройствами отслеживания и контроля, к общему количеству национальных грузовых автомобилей, участвующих в международных перевозках.

Начисление баллов:

- Отношение $\geq 90\%$: 10 баллов.
- $70\% \leq$ отношение $< 90\%$: 8 баллов.
- $50\% \leq$ отношение $< 70\%$: 6 баллов.
- $30\% \leq$ отношение $< 50\%$: 4 балла.

- $10\% \leq \text{отношение} < 30\%$: 2 балла.
- $\text{Отношение} < 10\%$: 0 баллов.

Ссылка на Конвенцию о согласовании: статья 5.

17. Для того чтобы сделать процесс самооценки ПУСВТ более удобным, секретариат разработал автоматизированную платформу для пользователей ПУСВТ (www.SITCIN.org). Она также может использоваться для демонстрации прогресса конкретной страны по сравнению со взвешенным максимальным баллом ПУСВТ (сравнительный анализ).

18. Общая оценка страны по критерию связанности внутреннего транспорта равняется итоговому баллу, полученному после применения весовых коэффициентов. В целях обеспечения объективности и учета различных обстоятельств и ограничений, которые могут возникнуть на национальном уровне (географического, природного или финансового характера), в методологию анализа включены четыре уровня весовых коэффициентов:

а) фиксированные весовые коэффициенты по видам транспорта: выбор, ориентированный на придание наибольшего веса показателям автомобильного транспорта и наименьшего — внутреннему водному транспорту, отражает текущую ситуацию в большинстве стран (из 193 государств — членов ООН) с точки зрения объемов грузоперевозок каждым видом транспорта;

б) весовые коэффициенты по тематическим кластерам: в настоящее время существует около 40 тематических кластеров, охватывающих все три вида внутреннего транспорта и все компоненты устойчивости, в итоге общее количество показателей составляет 215. Каждый кластер может по-разному влиять на степень связанности внутреннего транспорта данной страны в зависимости от присущей ему важности для эффективных и бесперебойных трансграничных транспортных, торговых и логистических операций;

в) весовые коэффициенты, отражающие долю видов транспорта: эти весовые коэффициенты используются в целях учета того, какая часть от общего объема грузов перевозится каждым видом внутреннего транспорта, используемым в соответствующей стране;

г) географические и финансовые ограничения: этот последний уровень весовых коэффициентов связан с конкретной причиной, по которой показатели по одному или двум видам транспорта в данной стране не применимы. Правительство может выбрать три варианта с соответствующими весовыми коэффициентами.

III. Рассмотрение Рабочей группой

19. Рабочей группе предлагается рассмотреть набор показателей устойчивой связанности внутреннего транспорта в качестве инструмента для анализа осуществления Конвенции о согласовании и дать рекомендации по последующим шагам.
