

Исследование тем  
содействия торговле для  
расширения  
методологии ИМЭК  
ЦАРЭС

Азиатский банк развития

---

Октябрь 2024 г.

# Введение в «Индекс содействия трансграничной торговле и транспорту» (СВТТФИ)



ИМЭК использует методологию «время/затраты/расстояние» (ВЗР) для оценки мер по содействию торговле на ППГ, однако для оценки эффективности различных проектов по содействию торговле и перевозкам в регионе ЦАРЭС необходим более целостный подход

«Индекс содействия трансграничной торговле и транспорту» (СВТТФИ) был предложен в качестве составного индекса в рамках ИМЭК с целью выявления первопричин задержек на ПП в странах ЦАРЭС и содействия эффективной выработке политических решений на основе фактических данных по следующим тематическим областям:

## Инфраструктура на границе и за ее пределами

(включая парковку, складирование, тестирование/сертификацию, транспортную инфраструктуру, логистическую связанность и т. д.)

## Институты

(оценка уровня эффективности и координации между таможенными служащими, PGA и т. д. при трансграничном транзите)

**Политика и правила** (оценка уровня реализации и воздействия политики и правил на трансграничную торговлю и транзит)

Опираясь на структуру оценки готовности к субнациональной торговле (STRA), принятой в предыдущем исследовании аналитических центров АБР, СВТТФИ поможет дополнить текущие ИСТ более подробной информацией о проблемах в работе ПП



# Предлагаемая методология оценки



## Заинтересованные стороны при опросе СВТТФИ

Методология сбора данных должна быть такой же, как и для ИМЭК, т. е. первичные ответы на опрос на основе ежегодного опроса:

- **Государственного сектора:**  
Таможенные органы
- **Частного сектора:**  
Торейдеры/экспортеры/импортеры/торговые ассоциации/транспортные ассоциации и т. д.

Вклад частного сектора поможет проверить ответы таможенных органов на ПП и обеспечить точность результатов опроса.

Если от государственных и частных заинтересованных сторон получены противоречивые ответы на ПП, для решения проблемы будет проведена дополнительная оценка с участием таможенных органов. В случае отсутствия ответа АБР примет окончательное решение в отношении противоречивых данных.

## Доля тем

Название темы	Количество вопросов	Максимальное количество баллов	Предлагаемая доля
Таможенные процедуры и оформление	13	54	40%
Таможенная координация	3	13	15%
Трансграничные вспомогательные объекты для транзита	4	29	40%
Правила транспортировки	2	2	5%
<b>ИТОГО:</b>	<b>22</b>	<b>98</b>	<b>100%</b>

Сценарий случая	Обработка данных
<b>Вопросы, входящих в анкету</b>	Доля должна сохраняться <b>максимум 1 балл за вариант вопроса</b> в анкете
<b>Для вопросов, не входящих в основную анкету:</b> (Коэффициент использования, индекс эффективности времени, ИСТ 1, ИСТ 2, часы работы)	Максимальное количество баллов, которое должно быть равно <b>2 за один параметр</b>
<b>В случае отсутствия ответа на вариант</b>	Ответ должен считаться как «нет» / «отрицательный» и будет оценен в 0 баллов
<b>В случае, если оценка вопроса основана на подходе «Расстояние до границы» (DTF)</b>	Для расчета DTF будут учитываться баллы всех ПП, от которых был получен ответ за соответствующий год

## Формула расчета балла СВТТФИ для ПП

Сумма баллов ПП по каждой теме

(Общий максимальный балл – балл NA для ВСР)

## Текущий статус ответов

**10** Стран

**17** ПП

**18** Ответов

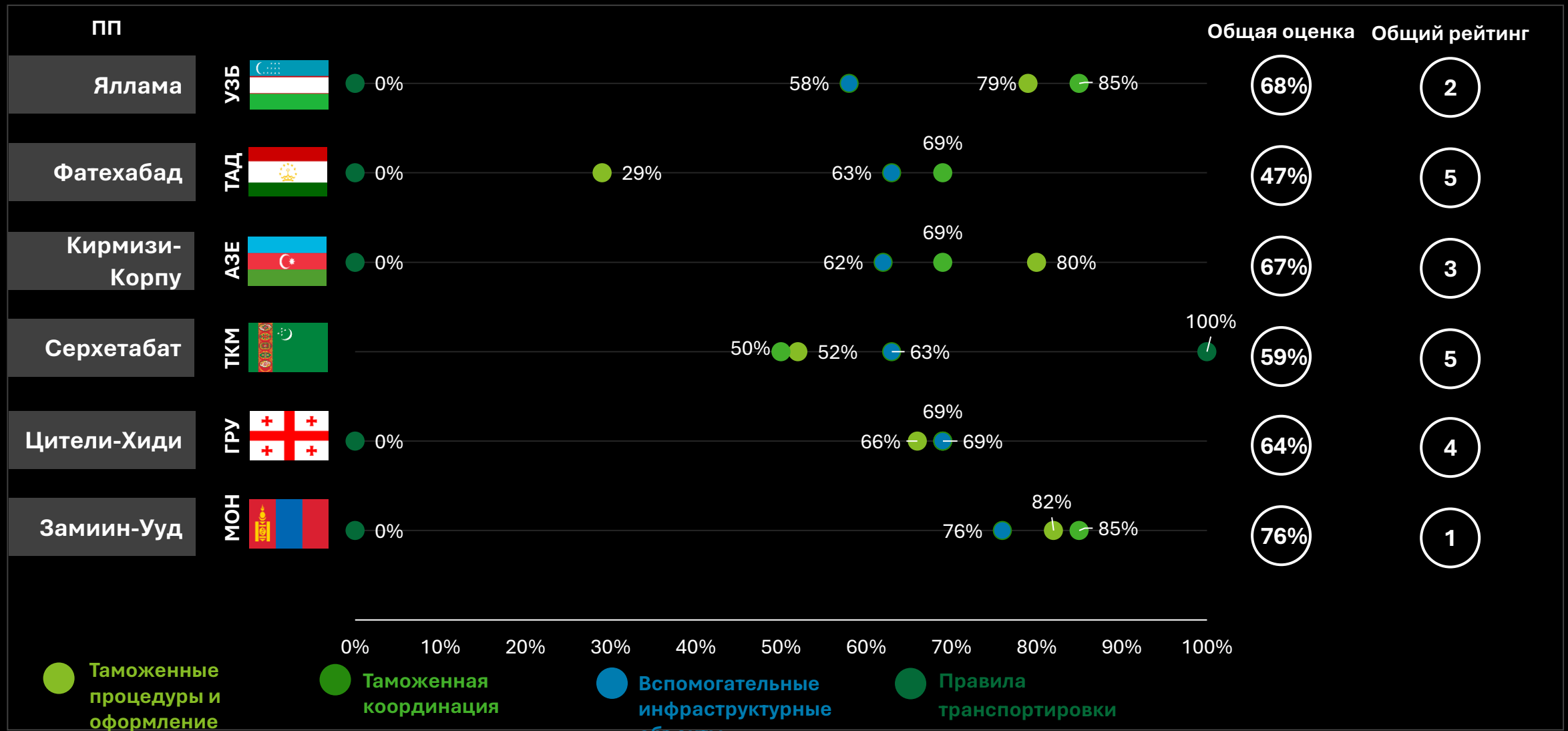
На данный момент **9** государственных заинтересованных сторон и **9\*** частных заинтересованных сторон дали свои

ответы

(\*): 6 (на основе недавно обновленного формата) + 3 (на основе старого формата)

Исследование тем содействия торговле для расширения методологии ИМЭК ЦАРЭС

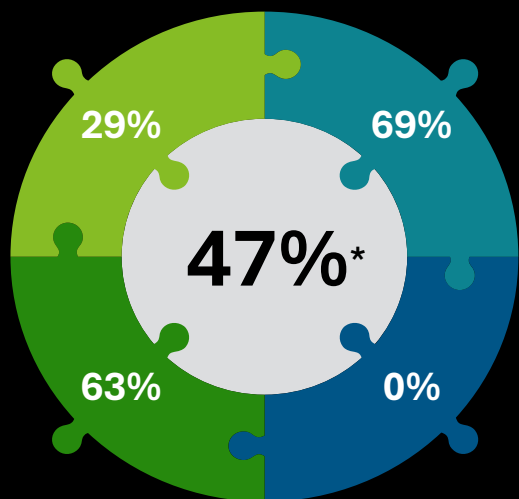
# Предварительные результаты | агрегированный уровень (для отдельных ПП)



Примечание: приведенный выше анализ является предварительным и не включает все рассматриваемые параметры. Данный анализ будет уточняться на основе ответов на запросы, полученные от таможенного ведомства соответствующих ПП.



## Основные выявленные проблемы



- Таможенные процедуры и оформление
- Таможенная координация
- Вспомогательные инфраструктурные объекты
- Правила транспортировки

\*на основе предварительного анализа ответов таможенных органов

- Большая часть основной документации, такой как таможенная декларация, официальный весовой талон, упаковочный лист/грузовая декларация и т. д., **требуется в обязательном физическом виде, то есть оригиналы документов, что обуславливает необходимость создания условий для электронной обработки документов на таможне**
- **Требуется расширение инфраструктуры ИКТ**, такой как мобильное приложение таможни, автоматизированные системы для проверки и декларирования СФС, компьютеризированные системы контроля транзита, электронные системы управления очередями
- **Требуется наладить предварительное информирование** о требованиях к документации, требованиях к испытаниям/сертификации, требованиях к проверке при оценке рисков, а также создать положение о внесении авансового платежа за досмотр и т. д.
- Несмотря на то, что физические досмотры проводятся только на 5% транспорта, необходимо определить механизмы на основе правил, чтобы **исключить любые дублирующие /самостоятельные полномочия по проведению физического досмотра**
- Хотя «коэффициент использования» уже  $>1$ , ожидаемый ежегодный темп роста трафика в течение следующих 5 лет составит 30% в год, при этом для досмотра будет выделена только 1 полоса и исключительно для грузовиков, **что свидетельствует о потенциальной необходимости расширения инфраструктуры в ближайшем будущем**
- **Инфраструктура**, такая как «оборудование для обработки материалов» для тяжелых грузов, лаборатории анализа продукции, склады, на ПП **отсутствует** из-за нехватки **рентгеновских сканеров**
- **Необходимо синхронизировать процедуры оформления и совместимые информационные системы** между таможенными органами
- Документы и разрешения на регистрацию транспортных средств, таможенные гарантии на перевозки и грузы и т. д. **не подлежат взаимному признанию**
- Для грузовых транспортных средств существуют **ограничения по весу, а также ограничения по габаритам**

Примечание: приведенный выше анализ является предварительным и не включает все рассматриваемые параметры. Данный анализ будет уточняться на основе ответов на запросы, полученные от таможенного ведомства ПП.

# Дальнейшие шаги



**Помощь в получении дополнительных ответов о работе ПП от заинтересованных сторон частного сектора в странах ЦАРЭС**

**Отзывы об анкете для дальнейшего уточнения вопросов с целью повышения ее эффективности**



В своей работе Deloitte опирается на одну или несколько компаний Deloitte Touche Tohmatsu Limited, британскую частную компанию с ограниченной гарантией («DTTL»), ее сеть фирм-членов и их аффилированные предприятия. DTTL и каждая из ее фирм-членов являются юридически отдельными и независимыми организациями. DTTL (также именуемая «Deloitte Global») не предоставляет услуги клиентам. Подробнее о DTTL и ее фирмах-членах см. на сайте [www.deloitte.com/about](http://www.deloitte.com/about).

Данный материал подготовлен компанией Deloitte Touche Tohmatsu India LLP («DTTILLP»), членом Deloitte Touche Tohmatsu Limited, по вашему конкретному запросу и содержит конфиденциальную информацию. Данный материал может содержать информацию, полученную из общедоступных или других сторонних источников. DTTILLP не проводит независимую проверку этих источников и не несет ответственности за убытки, возникшие в результате доверия информации, полученной из таких источников. Информация, содержащаяся в этом материале, предназначена исключительно для вас. Любое раскрытие, копирование или дальнейшее распространение этого материала или его содержимого строго запрещено.

©2024 Deloitte Touche Tohmatsu India LLP. Входит в состав Deloitte Touche Tohmatsu Limited

# Вопросы, не входящие в основную анкету

<b>Коэффициент использования</b>	<p>Данный индекс измеряет пропускную способность ПП в течение месяца. Он дает представление об эффективности работы ПП. Высокий коэффициент использования указывает на то, что ПП работает близко к своей максимальной пропускной способности, в то время как низкий коэффициент предполагает его недоиспользование.</p> <p>Формула для коэффициента использования = (общее количество груженых + пустых грузовиков, досмотренных на ПП в месяц) / (максимальная пропускная способность ПП по досмотру грузов в месяц)</p>
<b>Индекс эффективности и времени</b>	<p>Этот индекс измеряет, насколько эффективно используется время на ПП относительно времени, необходимого для досмотра каждого грузовика.</p> <p>Формула для индекса эффективности времени = (часы работы ПП в сутки) x n / СТ1, где «n» = кол-во полос для грузовиков</p> <p>Таким образом, если ПП работает 16 часов в сутки, среднее время досмотра 1 грузовика составляет 0,5 часа (30 минут), и он может пропускать 5 грузовиков одновременно ('n' = 5): Индекс эффективности времени = (16×5)/0,5 = 160 грузовиков в сутки</p>
<b>Часы работы %</b>	<p>Этот индекс измеряет процент часов, в течение которых работает ПП</p> <p>Формула для расчета часов работы в % = (количество часов работы ПП в сутки / 24 часа)*100%</p>
<b>ИСТ 1 и ИСТ 2</b>	<p><b>ИСТ 1 — время, необходимое для досмотра на ПП</b></p> <p><b>ИСТ 2 — расходы, понесенные на ПП</b></p> <p><i>(последние данные будут получены от ADB по каждому обследуемому ПП)</i></p>



# Сводка ответов на опрос, полученных по состоянию на 22 октября 2024 г.

Страна	ПП	Ответ от государственных заинтересованных сторон	Ответ от частных заинтересованных сторон	Всего
Монголия	Замиин- Ууд	1	1	2
Китай	Хоргос	0	1	1
Казахстан	Нур-Жоли	0	1	1
Узбекистан	С.Наджимов/Майский	0	1	1
	Ойбек	0	1	1
	Хавастабат	0	1	1
	Яллама	1	0	1
Таджикистан	Фатехабад	1	0	1
	Дусты	0	1`	1
Азербайджан	Кирмизи Корпу	1	0	1
Туркменистан	Серхетабат	1	0	1
	Сарахс	1	0	1
	Паром гесельгесы	1	0	1
	Фврап	1	0	1
Грузия	Красный мост	1	0	1
Афганистан	Торхам	0	1`	1
Пакистан	Торхам	0	1`	1
<b>Всего</b>		<b>9</b>	<b>9*</b>	<b>18</b>

\*Несколько дополнительных вопросов были получены из другого вопросника от АБР

© 2024 Deloitte Touche Tohmatsu India LLP. (\*): 6 (на основе недавно обновленного формата) + 3 (на основе старого формата)  
 ('): те, которые одновременно использовались со старым форматом

Исследование тем содействия торговле для расширения методологии ИМЭК ЦАРЭС