

# Пункты пропуска в едином транспортном пространстве ЕАЭС



**Ю. В. Малевич,**  
д. э. н., проф., декан  
факультета «Бизнеса,  
таможенного дела и  
экономической безопас-  
ности», зав. кафедрой  
таможенного дела ФГБОУ  
ВО «Санкт-Петербургский  
государственный экономи-  
ческий университет»

Сегодня по-прежнему актуальны вопросы развития пунктов пропуска на внешней границе Евразийского экономического союза (ЕАЭС) как одного из ключевых элементов становления единого транспортного пространства и расширения экспорта транспортных услуг. Для достижения этих целей необходимо применять инструменты логистики при принятии решений по размещению, обустройству и функционированию пунктов пропуска.

**Р**азвитие единого экономического пространства ЕАЭС — приоритетная задача, обозначенная руководством государств-членов и Евразийской экономической комиссией (ЕЭК). При этом одним из ключевых вопросов выступает формирование единого транспортного пространства. Следует отметить, что в указанном направлении достигнуты существенные результаты [1]:

- перенос транспортного контроля на внешнюю границу (автомобильный транспорт);
- унификация тарифов на железнодорожные перевозки грузов внутри государств-членов;
- установление ценовых коридоров изменения тарифов по перевозке грузов железнодорожным транспортом;
- единые принципы доступа перевозчиков государств-членов на сопредельную железнодорожную инфраструктуру других государств-членов;
- осуществление на безразрешительной основе автомобильных перевозок между государствами-членами.

Вместе с тем для дальнейшего развития единого транспортного пространства, увеличения экспорта транспортных услуг, развития транзитного потенциала государств — членов ЕАЭС и экономической интеграции необходимо уделить особое внимание вопросам совершенствования инфраструктуры, в частности, на внешней границе ЕАЭС.

Известно, что одним из наиболее значимых показателей, характеризующих качество и динамику развития ЕАЭС, а значит, и элементов таможенной транспортно-логистической инфраструктуры, служит грузооборот товаров, перемещаемых через таможенную границу. При этом в соответствии с Таможенным кодексом ЕАЭС (ТК ЕАЭС) местами перемещения через таможенную

границу ЕАЭС «являются пункты пропуска через государственные границы государств-членов либо иные места, определенные в соответствии с законодательством государств-членов» [2], которые относятся к объектам таможенной инфраструктуры.

В соответствии с Решением Совета ЕЭК от 03.03.2017 г. № 34 все пункты пропуска по видам международного сообщения классифицируются следующим образом:

- автомобильные (автодорожные);
- железнодорожные;
- морские;
- речные (озерные);
- пешеходные;
- смешанные.

Пункты пропуска разделяются и по другим классификационным признакам. Так, все пункты пропуска через таможенную границу ЕАЭС по характеру международного сообщения делятся на пассажирские, грузовые и грузо-пассажирские, а по порядку функционирования на постоянные (работающие на регулярной основе; сезонные; работающие на нерегулярной основе) и временные. По статусу пункты пропуска разделяются на многосторонние (международные) и двусторонние (межгосударственные).

Всего по состоянию на 01.01.2018 г. в ЕАЭС функционируют 500 пунктов пропуска, из которых 389 на государственной границе РФ, 52 в Республике Беларусь, 37 в Республике Казахстан, 15 в Кыргызской Республике, семь в Республике Армения. Расстояние между пунктами пропуска на внешней границе государств-членов различно (табл. 1), и это необходимо учитывать при формировании маршрутов доставки. Например, необходимо соблюдать требования Европейского соглашения, которое касается работы экипажей транспортных средств,

выполняющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).

Все пункты пропуска в ЕАЭС различаются по технической и кадровой оснащенности, пропускной способности. В связи с этим ЕЭК одной из приоритетных задач обозначено развитие инфраструктуры, в частности пунктов пропуска, с целью содействия мировой торговле. В этом направлении предприняты определенные шаги. Так, сформирован единый подход к организации пропуска лиц, транспортных средств, товаров в местах перемещения через таможенную границу ЕАЭС автомобильным транспортом. Кроме того, произошло существенное сближение позиций государств – членов ЕАЭС по вопросам проведения транспортного контроля на границе; сформированы общие положения об оснащении пунктов пропуска инспекционно-досмотровыми комплексами (ИДК); отмечается необходимость модификации развития иных технических средств таможенного контроля (ТСТК).

Особого внимания, на наш взгляд, заслуживает принятая в 2015 г. Всемирной таможенной организацией новая концепция к осуществлению контроля на границе, получившая название Coordinated Border Management (CBM) – Скоординированное управление границей [4]. Наиболее эффективными механизмами взаимодействия в рамках CBM определены следующие [5]:

- среда «Единое окно»;
- интегрированные процедуры и системы управления рисками;
- совместные информационные и коммуникационные технологии (ИКТ-системы).

Следует отметить, что все указанные элементы реализуются в России. За последние годы удалось достичь существенных результатов: успешно функционирует технология «Одна остановка в одном месте», на всех видах транспорта применяется технология предварительного информирования, в полном объеме запущен проект КПС «Портал “Морской порт”», осуществляется категорирование участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) с целью сокращения времени на контрольные

Таблица 1. Расстояние между пунктами пропуска на внешней границе [3]

Государство – член ЕАЭС	Протяженность внешней границы, км	Среднее расстояние между пунктами пропуска, км
Российская Федерация	56 258	182
Республика Беларусь	2334	54
Республика Казахстан	5144,6	233
Республика Армения	1254	251
Кыргызская Республика	3390	261
Итого	68 381	

Примечание: данные округлены до целых значений.

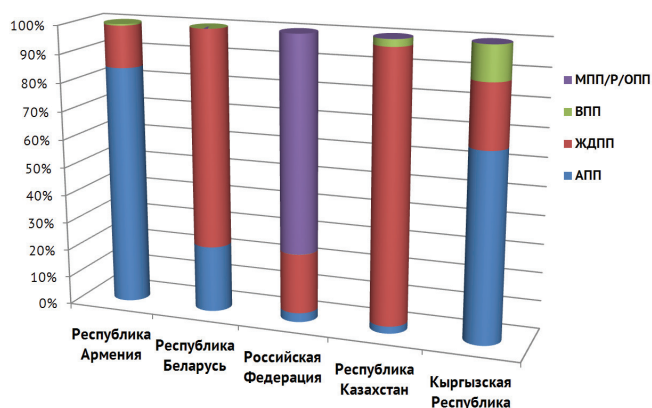


Рис. 1. Грузооборот по пунктам пропуска через государственные границы государств – членов ЕАЭС в 2017 г. [3]: МПП/Р/ОПП – морские, речные, озерные пункты пропуска; ВПП – воздушные; ЖДПП – железнодорожные; АПП – автомобильные

операции, в экспериментальном режиме работают технологии выпуска до выгрузки, прямой выгрузки на транзит.

Таким образом, дальнейшее развитие системы пунктов пропуска должно быть продолжено с учетом новых направлений. Это подтверждается и изменениями грузооборота в пунктах пропуска не только по временным периодам, но и по видам транспорта (табл. 2; рис. 1), что требует перераспределения ресурсов и поиска путей оптимизации.

Из представленных данных видна неоднородность грузооборота по различным видам пунктов пропуска. Кроме того, еще один актуальный вопрос, требующий решения, состоит в высоких значениях временных показателей обработки в пунктах пропуска товаров и транспортных средств на внешней границе, существенно превышающих величину аналогичных показателей в странах ЕС, США и др., о чем

свидетельствуют статистические данные исследования Doing Business 2016, проведенного Всемирным банком (рис. 2).

Таким образом, актуальными, по нашему мнению, становятся вопросы формирования подходов к проектированию новых пунктов пропуска, возможности перестраивания пунктов пропуска под структуру грузопотоков, снижения временных параметров проведения контрольных действий без потери результативности контроля. Решению этих вопросов может способствовать адаптация инструментария логистики, возможности которого пока не в полном объеме реализованы применительно к объектам таможенно-транспортной инфраструктуры.

Как известно, объект управления в логистике – потоки, в частности материальные (товарные) и транспортные.

С позиций теории логистики ЕАЭС следует считать макрологистической системой.

Таблица 2. Грузооборот по пунктам пропуска через государственные границы государств – членов ЕАЭС в 2016 г. [6]

Вид пункта пропуска	Грузооборот, млн т				
	Республика Армения	Республика Беларусь	Российская Федерация	Республика Казахстан	Кыргызская Республика
Автомобильные	2,2	23	42	0,685	1,335
Железнодорожные	0,78	74	160	44,3	0,335
Воздушные	0,035	0,015	0,32	0,021	0,065
Морские/речные (озерные)	—	—	790	1,16	—

Таблица 3. Модели и методы для оптимизации размещения, обустройства и функционирования пунктов пропуска

Инструментарий	Целесообразная область применения
Точно вовремя	Соблюдение сроков оформления в пунктах пропуска. Соблюдение Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). Соблюдение сроков доставки (в частности, таможенного транзита).
Модели принятия решений	Поиск путей исключения несоответствий
Дерево решений	Структуризация и определение основных вариантов принятия решений
Теория массового обслуживания	Определение оптимального количества должностных лиц государственных контрольных органов (ГКО) в пункте пропуска и технических средств таможенного контроля (ТСТК)
Модели выбора	Выбор оптимального маршрута перевозки с учетом места пересечения таможенной границы (пункта пропуска)
Методы прогнозирования	Прогноз грузопотока для целей оптимального планирования
Теория «Шесть сигм»	Изменение степени отклонений по качеству обслуживания грузопотоков в пунктах пропуска
Методы имитационного и экономико-математического моделирования	Моделирование временных параметров операций в пунктах пропуска. Моделирование временных параметров перевозки

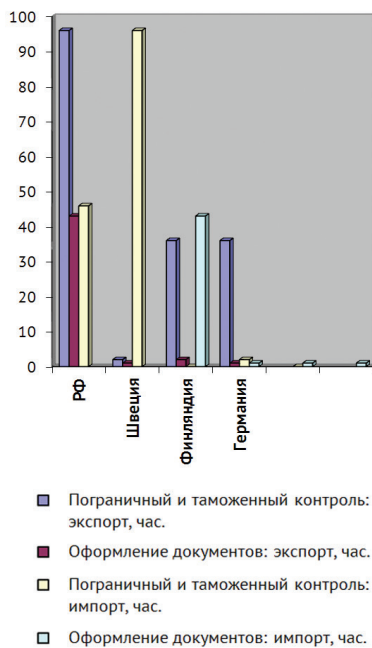


Рис. 2. Сравнение значений временных показателей контрольных операций в РФ и некоторых странах Евросоюза [7]

Пункты пропуска, представляя собой инфраструктурный элемент (таможенно-транспортной инфраструктуры), обеспечивают прохождение потоков лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных, выполняя при этом функции звена макрологистической системы. Обосновано и доказано, что логистический подход в тех сферах, где он раньше не применялся, может дать возможность интегрировать в единый объект (поток) разные объекты для большей ре-

зультативности управляющих воздействий, а также учитывать новые факторы внешней среды, наиболее значимые в конкретной сфере ВЭД. Применение логистического подхода позволит оптимизировать как отдельные процессы, так и функционирование пунктов пропуска в целом вследствие рационального распределения ресурсов.

В табл. 3 представлены модели и методы теории логистики, которые, на наш взгляд, могут применяться для оптимизации размещения, обустройства и функционирования пунктов пропуска на внешней границе ЕАЭС.

Следует отметить, что для решения или подтверждения/опровержения полученных результатов в рамках отдельных процессов можно применять и другой инструментарий: теорию игр, метод Монте-Карло, стохастические методы и модели [8].

Таким образом, для дальнейшей интеграции в транспортной сфере на пространстве ЕАЭС, оказывающей прямое влияние на развитие внешнеэкономической деятельности и международной торговли, требуется уделить особое внимание развитию системы пунктов пропуска на внешней границе. Необходимо, с одной стороны, сближение позиций государств — членов ЕАЭС по вопросам размещения, технической оснащенности пунктов пропуска, принципов и технологии проведения транспортного контроля, а с другой — использование потенциала науки, в частности инструментария логистики, позволяющего оптимизировать временные издержки и,

как следствие, улучшить позиции РФ в рейтинге Всемирного банка Doing Business. При этом результативность контрольных действий не снизится, оптимизация будет достигаться за счет рационального распределения ресурсов. ■

**Литература**

1. Транспортный потенциал Евразийского экономического союза: <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/Транспорт.pdf>.
2. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // [www.consultant.ru](http://www.consultant.ru).
3. Анализ состояния, динамики и тенденций развития таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через таможенную границу стран Евразийского экономического союза. Аналитический обзор Евразийской экономической комиссии: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam\\_sotr/dep\\_tamoj\\_infr/SiteAssets/CIDD\\_3\\_DevCI/CIDD\\_4\\_analysis\\_DCI\\_2018.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/dep_tamoj_infr/SiteAssets/CIDD_3_DevCI/CIDD_4_analysis_DCI_2018.pdf).
4. Coordinated Border Management: <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/activities-and-programmes/coordinated-border-management.aspx>.
5. Международные правовые инструменты скоординированного управления границей. Актуальные вопросы правового регулирования в Российской Федерации в условиях функционирования Евразийского экономического союза [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam\\_sotr/dep\\_tamoj\\_infr/SiteAssets/CIDD\\_3\\_DevCI/NO\\_border\\_management\\_presentation01.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/dep_tamoj_infr/SiteAssets/CIDD_3_DevCI/NO_border_management_presentation01.pdf).
6. Анализ состояния, динамики и тенденций развития таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через таможенную границу стран Евразийского экономического союза. Аналитический обзор Евразийской экономической комиссии: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam\\_sotr/dep\\_tamoj\\_infr/SiteAssets/CIDD\\_3\\_DevCI/CIDD\\_4\\_analysis\\_DCI\\_2017.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/dep_tamoj_infr/SiteAssets/CIDD_3_DevCI/CIDD_4_analysis_DCI_2017.pdf).
7. Годовые доклады Всемирного банка Doing Business // Сайт проекта «Ведение бизнеса». — URL: <http://russian.doingbusiness.org/reports/global-reports/>.
8. Малевич Ю. В. Основы обустройства пунктов пропуска и мест пересечения государственной границы Российской Федерации: учебное пособие. СПб.: Изд-во С.-Петерб. гос. экон. ун-та, 2018. — 103 с.