

Исследование процедур оформления в Международном свободном порту Джурджулешть



МИССИЯ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА
ПО ПРИГРАНИЧНОЙ ПОМОЩИ
МОЛДОВЕ И УКРАИНЕ



ТАМОЖЕННАЯ СЛУЖБА
РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА

Содержание:

Список сокращений	3
Благодарность	5
Краткое содержание	6
Введение	6
Предпосылки и цели	7
Метод	9
Резюме выводов и рекомендаций	9
Законодательная и нормативно-правовая база	10
Институциональная база, развитие системы управления кадровыми ресурсами (УКР)	12
Процедуры	13
Коммуникация и обмен информацией	17
Инфраструктура и оборудование	21
Дальнейшие перспективы	23
Масштаб исследования	26
Описание задания	26
Предлагаемая методология	26
Итоги и результаты	27
Мероприятия	27
Основная цель	28
Обзор СКГ	28
Таможенная служба	29
Ветеринарная и фитосанитарная служба (НАБПП)	30
Пограничная полиция	31
Общие характеристики Международного свободного порта Джурджулешть (МСПД)	31
Компонент 1: Схематизация процессов	35
Схемы процессов МСПД	35
До прибытия грузового судна в порт «Джурджулешть» (Общее)	37
Действия Пограничной полиции Республики Молдова (ППРМ) в порту	38
Действия Таможенной службы Молдовы (ТСРМ) в порту	38
Обработка груза после прибытия в порт Джурджулешть	39
Действия ТСРМ и НАБПП в порту	39
Процедуры при импорте	40
Действия ТСРМ и НАБПП в порту	40
Процедуры при транзите	42
Оформление грузов на экспорт из порта Джурджулешть	42
Действия ТСРМ и НАБПП в порту	42
Выход грузовых судов из порта Джурджулешть в зарубежные порты — обычные грузы	43
Действия ППРМ и ТСРМ в порту	43
Выход грузовых судов из порта Джурджулешть — транспортировка животных	44
Действия ППРМ, ТСРМ и НАБП в порту	44
Содействие торговле	44
Компонент 2: Анализ недостатков и потребностей	46
Законодательная и нормативно-правовая база	46
Введение МСПД	46
Ветеринарная и фитосанитарная службы	50
Введение	50
Таможенная служба	53
Внутриведомственный компонент	53

Ветеринарная и фитосанитарная службы	61
Внутриведомственный компонент	61
Таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы	64
Межведомственный компонент	64
Институциональная база, развитие управления кадровыми ресурсами (УКР)	66
Введение	66
Таможенная служба	66
Ветеринарная и фитосанитарная службы (Национальное агентство по безопасности продуктов питания — НАБПП)	66
Таможенная служба	66
Внутриведомственный компонент	66
Ветеринарная и Фитосанитарная службы	73
Внутриведомственный компонент	73
Процедуры	75
Введение	75
Таможенная служба	75
Ветеринарная и Фитосанитарная службы	76
Таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы	77
Таможенная служба	77
Внутриведомственный компонент	77
Ветеринарная и фитосанитарная службы	87
Внутриведомственный компонент	87
ППРМ, таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы	89
Межведомственный компонент	89
Связь и обмен информацией	93
Введение	93
Таможенная служба	93
Внутриведомственный компонент	93
Таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы	97
Межведомственный компонент	97
Международный компонент	105
Инфраструктура и оборудование	109
Введение	109
Таможенная служба	109
Внутриведомственный компонент	109
Пограничная полиция, таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы	110
Межведомственный компонент	110
Ветеринарная и фитосанитарная службы	113
Внутриведомственный компонент	113
Выводы	115
Приложение I: Закон о Международном свободном порте «Джурджулешть»	116
Приложение II: Матрица выявленных пробелов	124
Приложение III: Технологическая схема МСПД	126
Приложение IV: Список отчетов и исследований	139
Приложение V: Роль Международного свободного порта Джурджулешть в развитии экономики Молдовы	141

Приложение VI: Региональные торговые соглашения, действующие в 2015 году	145
Приложение VII: Временное хранение	149
Приложение VIII: Сравнительный анализ свободных экономических зон	152
Приложение IX: Зоны переработки товаров на экспорт	168
Приложение X: Основное торговое законодательство, действующее в Молдове в 2015 году	170
Приложение XI: Анкета о работе Ветеринарной и Фитосанитарной служб в МСПД	174
Приложение XII: ИСПС и «единое окно»	181
Приложение XIII: Типы коррупции в таможенном ведомстве	187
Приложение XIV: Ветеринарный и фитосанитарный контроль и оформление	189
Приложение XV: Развитие портов — «Набор инструментов Всемирного банка для реформирования портового хозяйства», модуль 3	192
Приложение XVI: Четырехуровневая модель доступа пограничной полиции ЕС	197

Таблицы

Таблица 1: Показатель эффективности логистики по версии Всемирного банка	7
Таблица 2: План мероприятий	28
Таблица 3: Пример функций служб контроля на границе, которые обычно находятся в ПП и портах	29
Таблица 4: Обзор недостатков законодательной и нормативно-правовой базы	65
Таблица 5: Обзор недостатков институциональной структуры и развития УКР	74
Таблица 6: Обзор процедурных недостатков	92
Таблица 7: Преимущества единого окна	104
Таблица 8: Обзор недостатков в области коммуникации и обмена информацией	108
Таблица 9: Обзор недостатков, связанных с инфраструктурой и оборудованием	114

Рисунки:

Рис. 1: Географическое положение Международного свободного порта Джурджулешть	33
Рис. 2: Схема процессов 1. Процессы оформления в МСПД при импорте/транзите	36
Рис. 3: Схема процессов 2. Процессы оформления в МСПД при экспорте	42
Рис. 4: Четыре компонента содействия торговле	45
Рис. 5: Таможенные процессы и составные элементы информационных технологий	95
Рис. 6: Информационная система для пользователей порта	103
Рис. 7: Лаборатория и склад в ПП «Джурджулешть-Галац»	113
Рис. 8: «Единое окно»	183
Рис. 9: Дорожная карта «единого окна»	185

Список сокращений

AA	CoA	Соглашение об Ассоциации
ADNS	СОЗЖ	Система оповещения о заболеваниях животных
AEO	УЭО	Уполномоченный экономический оператор
AEO - F	УЭО - П	Сертификат УЭО в сфере таможенных упрощений, а также безопасности и сохранности
AEO - S	УЭО - Б	Сертификат УЭО в сфере безопасности и сохранности
ANPR	АСРН	Автоматическая система распознавания номерных знаков
ANSA	НАБПП	Национальное агентство по безопасности продуктов питания
АРЕС	АТЭС	Азиатско-тихоокеанское экономическое сотрудничество
ASYCUDA	ASYCUDA	Автоматизированная система для таможенной информации (обработки)
BCP	ПП	Пункт пропуска
BCS	СКГ	Служба контроля на границе
BRITE	BRITE	<i>«Регулирование предпринимательской деятельности, инвестирование и торговая среда» (проект)</i>
CBRNE	ХБРЯВ	Химические, биологические, радиационные, ядерные и взрывчатые вещества
CC	ТК	Таможенный кодекс Молдовы
CCC	ТК Сообщества	Таможенный кодекс Сообщества
CCIP	ППТК	Положения по внедрению кодекса Сообщества
CCTV	СОВ	Система охранного видеонаблюдения
CDPS	СОТД	Система обработки таможенных деклараций
CEFTA	ЦЕССТ	Центрально-европейское соглашение о свободной торговле
CIS	СНГ	Содружество независимых государств
CSI	ИБК	Инициатива в области обеспечения безопасности контейнерных перевозок
С-ТРПАТ	С-ТРПАТ	Таможенно-торговое партнерство в борьбе с терроризмом
CVED	ЕВД	Единая ветеринарная декларация
DCFTA	УВЗСТ	Соглашение об углубленной и всеобъемлющей зоне свободной торговли
DTI	НВИ	Непосредственное внесение импортером (информации)
ЕС	ЕС	Европейская Комиссия
ЕЕС	ЕЭС	Европейское Экономическое Сообщество
EBRD	ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ENP	ЕПД	Европейская политика добрососедства
ENPI	ЕИДП	Европейский инструмент добрососедства и партнерства
EPZ	ЗПТЭ	Зона переработки товаров на экспорт
EU	ЕС	Европейский Союз
EUBAM	EUBAM	Миссия Европейского Союза по приграничной помощи Молдове и Украине
EUD	EUD	Представительство Европейского Союза в Молдове
EX	EX	Экспорт

FAL	ФАЛ	Содействие международному морскому судоходству
FAO	ПСО	Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН
FEZ	СЭЗ	Свободная экономическая зона
FO	ПО	Полевой офис (EUBAM)
FRONTEX	FRONTEX	Европейское агентство по управлению оперативным сотрудничеством на внешних границах стран-членов Евросоюза
fYRoM	БЮРМ	Бывшая югославская республика Македония
GATT	ГАТТ	Генеральное соглашение по тарифам и торговле
GD	ПП	Постановление Правительства
GIFP	МСПД	Международный свободный порт Джурджулешть
HQ	ШК	Штаб-квартира
HR	КР	Кадровые ресурсы
HRM	УКР	Управление кадровыми ресурсами
IBM	ИУГ	Интегрированное управление границами
ICP	ВТП	Внутренний таможенный пост
ICT	ИКТ	Информационно-коммуникационные технологии
IM	ИМ	Импорт
IMO	ММО	Международная морская организация
IPR	ПИС	Права интеллектуальной собственности
ICC	МТП	Международная торговая палата
IDP	ПНД	Процедуры неполного декларирования
ISPMs	МСФМ	Международные стандарты по фитосанитарным мерам
IT	ИТ	Информационные технологии
LCP	МПО	Местная процедура оформления
MDBP	ППРМ	Пограничная полиция Молдовы
MDCS	ТСРМ	Таможенная Служба Республики Молдова
MOU	МоВ	Меморандум о взаимопонимании
MRA_s	СВП	Соглашения о взаимном признании
MoTRI	МТДИ	Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры
NCTS	НКТС	Новая компьютеризированная транзитная система
OECD	ОЭСР	Организация по экономическому сотрудничеству и развитию
OIE	МЭБ	Международное эпизоотическое Бюро (Всемирная Организация Здравоохранения Животных)
OSCE	ОБСЕ	Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе
PCCA	ПТКА	Пост-таможенный контроль и аудит
PPP	СЗР	Средство защиты растений
RA	АР	Анализ рисков
RASFF	RASFF	Европейская служба быстрого оповещения о загрязнённости продуктов питания и кормов для животных
RKC	ПКК	Пересмотренная Киотская конвенция
SAD	ЕАД	Единый административный документ
SECI	СЕЦИ	Инициатива по сотрудничеству в Юго-Восточной Европе
SDP	ПУД	Процедуры упрощенного декларирования
SES	СБЭ	Схема безопасного экспорта

SFCC	СРСТ	Стратегические рамки сотрудничества в таможенной сфере
SOLAS	СОЛАС	Международная конвенция по охране человеческой жизни на море
SOP	СОП	Стандартные оперативные процедуры
SP	УП	Упрощенные процедуры
STP	БТП	Безопасное торговое партнерство
SW	ЕО	Единое окно
TAIEX	ТАИЕХ	Техническая помощь и обмен информацией
TBT	ТБТ	Технические барьеры в торговле
TEN-T	TEN-T	Трансъевропейская транспортная сеть
TEU	TEU	Единица измерения большегрузных контейнеров, эквивалентная 20-футовому контейнеру
TRACES	TRACES	Система торгового контроля и экспертизы
TTSFE	СТТЮВЕ	Проект содействия торговле и транспорту в Юго-Восточной Европе
UN	ООН	Организация Объединенных Наций
UN/CEFACT	СЕФАКТ ООН	Центр ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям
UNCTAD	ЮНКТАД	Конференция ООН по торговле и развитию
UNDP	ПРООН	Программа развития ООН
UNECE	ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия ООН
UNODC	УНП ООН	Управление по наркотикам и преступности ООН
UASFS	ГФСУ	Государственная фискальная служба Украины
USAID	АМР США	Агентство США по международному развитию
WB	WB	Всемирный банк
WCO	ВТамО	Всемирная таможенная организация
WCO FoS	РС ВТамО	Рамочные стандарты ВТамО
WCO-FoS/ SAFE	РС ВТамО/ SAFE	Рамочные стандарты безопасности и содействия мировой торговле ВТамО
WMD	ОМП	Оружие массового поражения
WTO	ВТО	Всемирная торговая организация

Благодарность:

EUBAM выражает благодарность всем, чья помощь позволила провести Исследование процедур оформления в порту Джурджулешть, в том числе руководству и должностным лицам ТСРМ, НАБПП (Агентство по безопасности продуктов питания), Ветеринарной и Фитосанитарной службам в порту Джурджулешть, компании «Danube Logistics» (оператор порта), представителям частных компаний, имеющих деловые интересы в порту, полевому офису EUBAM «Джурджулешть», а также всем, кто не пожалел своего времени, чтобы ответить на вопросы и оказать помощь в подготовке настоящего исследования. Все собранные данные и информация являются актуальными на май 2016 года.

Автор - Колин Гейзли, Начальник Департамента EUBAM по управлению границами

Краткое содержание

Введение

После исследования процедур, проведенного EUBAM и Государственной фискальной службой Украины (ГФСУ) в 2014 году в Украине, а точнее в портах Одессы и Ильичевска (новое название «Черноморск»), Таможенная служба Республики Молдова (ТСРМ) выступила с предложением провести аналогичное исследование в порту Джурджулешть в 2015 году. В результате проведенных консультаций было согласовано, что над выполнением данного задания будут совместно работать EUBAM, ТСРМ и AMP США/BRITE¹.

Несмотря на то, что Международный свободный порт Джурджулешть (МСПД) является относительно небольшим портом по сравнению с другими европейскими портами, он представляет собой единственный выход Молдовы к морю и является стратегическим местоположением, граничащим с Украиной и ЕС через Румынию. За последние годы грузооборот порта существенно возрос, что, в свою очередь, повлияло на улучшение инфраструктуры на юге страны, повышая, таким образом, значимость порта как регионального логистического центра с доступом к автомобильным дорогам, железной дороге, реке и морю.

С основным фокусом на контейнерных перевозках, настоящее исследование представляет собой обзор работы некоторых служб контроля на границе (СКГ), отвечающих за оформление грузов в порту, а также определяет те участки, на которых, с помощью упрощения и модернизации процедур, можно добиться расширения коммерческой деятельности и дальнейшего развития международной торговли.

Правовая основа, определяющая деятельность МСПД, изложена в инвестиционном соглашении «О Международном свободном порте Джурджулешть», утвержденном Законом № 7-XV от 17 февраля 2005 года, в Законе «О Международном свободном порте Джурджулешть» № 8-XV от 17 февраля 2005 года, а также в соглашении от 21 апреля 2005 года² между Правительством Молдовы и ПИК (предприятие с иностранным капиталом) ООО (общество с ограниченной ответственностью) «Danube Logistics» — генеральным инвестором и оператором порта. Инвестиционное соглашение, подписанное Министерством экономики в декабре 2004 года, предоставляет в аренду землю сроком на 25 лет, а также статус «свободной экономической зоны» для всей территории порта до 2030 года. Кроме того, МСПД освобожден от положений законодательства Молдовы о конкуренции и естественных монополиях и пользуется преимуществами преференциального режима налогообложения доходов (25% общенациональной ставки в течение первых 10 лет и 50%, как и другие свободные экономические зоны (СЭЗ) Молдовы, после первых 10 лет)³.

Благодаря своему стратегическому значению, за короткое время своего существования, порт, по понятным причинам, стал объектом серьезных исследований. Соответствующие отчеты направлены на выявление недостатков в работе порта и предложение мер по их устранению. В данном исследовании приняты во внимание результаты предыдущих отчетов и анализов, использованы, по возможности, консультации с торговыми кругами и проведен анализ форм контроля и процедур, выполняемых таможней и другими службами контроля на границе, которые активно работают в МСПД. В данном исследовании предлагается ряд рекомендаций, которые призваны не только принести пользу ведомствам, работающим на границе, но и положительно повлиять на потенциал порта с точки зрения инвестиций и коммерческого роста. Стоит отметить, что, несмотря на неоднократные обращения к отдельным представителям и судоходным

1 BRITE — регулирование бизнеса, инвестирование и торговая среда.

2 Приложение I.

3 стр. 68 Доклада ВТО по Республике Молдова № WT/TPR/S/323 за 2015 год.

компаниям в порту, которым было предложено предоставить информацию, заполнив анкету, EUBAM столкнулась с неожиданно низким уровнем заинтересованности и участия.

Потенциал экономического развития Молдовы нашел свое отражение в «Показателе эффективности логистики»⁴ (ПЭЛ) Всемирного банка, который в 2014 году отвел Молдове 94-е место из 160 стран и 98-е место по таможенным операциям, как видно из приведенной ниже сравнительной таблицы в сопоставлении с основными данными предыдущих рейтингов.

Таблица 1: Показатель эффективности логистики по версии Всемирного банка

Страна	Год	Рейтинг ПЭЛ	Таможенные операции	Своевременность
Молдова	2014	94	98	109
Молдова	2010	104	124	97
Молдова	2012	132	129	126
Молдова	2007	106	110	111

Предпосылки и цели

Морские порты представляют собой пункты пропуска (ПП) для морских перевозок. Они играют решающую роль в росте и развитии бизнеса и международной торговли, являясь жизненно важными воротами, которые позволяют расширять экономику путем создания и учреждения коридоров для транспортировки товаров. Следовательно, ограничения, вводимые на оформление и поток товаров, могут оказывать существенное воздействие на торговую деятельность страны. За последние восемь лет МСПД прошел путь значительного развития и роста, включая строительство нового контейнерного терминала в 2010 году и других мощностей, которые существенно увеличили пропускную способность порта и улучшили его региональные логистические соединения с портами на Черном море через VII Дунайский речной коридор⁵.

Сегодня, когда мультимодальные перевозки достигли такого значительного прогресса, внутренние водные пути могут использоваться наиболее эффективно. Их низкие внешние транспортные расходы, вместе с преимуществами для окружающей среды, способны стать именно тем критическим фактором, который обуславливает привлекательность внутреннего водного пути. В этом плане VII Коридор (Дунай) можно рассматривать как очень важный транспортный маршрут, эффективно вписывающийся в цепочки поставок многих альтернативных исходных/конечных точек от Черного моря до центра Европы и Атлантики, и обратно. И, хотя, похоже, что все еще существует множество проблем, свободная и эффективная навигация по Дунаю в настоящее время представляет собой больше политический, нежели технический вопрос. В связи с этим, необходимо направлять усилия на достижение политического решения о восстановлении всех необходимых условий для свободной и эффективной навигации по Дунаю, после чего могут быть реализованы технические решения. См. доклад Гюлера и Сэга «Влияние портовой политики Европейского Союза на морской транспорт».

Портовые процедуры и практика оказывают существенное влияние на логистические операции в плане влияния на стоимость и скорость доставки. Бизнес постоянно ищет возможности сократить время или устранить «заторы», поддерживать конкурентоспособность и обеспечивать высокие уровни предсказуемости. Правительства также ищут пути увеличения инвестиций

⁴ «Показатель эффективности логистики» Всемирного банка за 2014 год.

⁵ VII Коридор (дунайский) проходит через 11 стран, а синергический эффект от использования этого маршрута, вместе с совершенствованием транспортных потоков через порты Черного моря, может оказаться существенным. См. доклад Гюлера и Сэга «Влияние портовой политики Европейского Союза на морской транспорт».

и максимального развития существующих стратегических объектов. Если портовые операции и процедуры оформления оказываются неэффективными, занимающими много времени, непрозрачными или коррумпированными, громоздкими и чересчур сложными, они быстро превращаются в серьезный источник дополнительных расходов, задержек, неопределенности и отталкивающих факторов для бизнеса.

*«Предприятия, работающие в среде, которая не является прозрачной, вынуждены тратить больше ресурсов на получение регуляторной информации. Кроме того, им придется часто тратить дополнительные средства на взятки, штрафные санкции, а также на административные и судебные разбирательства. Поскольку такие дополнительные расходы, как правило, не меняются в зависимости от стоимости товаров или объема реализации, они увеличивают операционные издержки в расчете на единицу продукции и ставят фирмы в развивающихся странах в невыгодное положение по сравнению с более крупными компаниями».*⁶

Время, затрачиваемое на процедуры контроля и оформления коммерческого груза с момента подачи декларации и до выпуска в свободное обращение, неминуемо оказывает существенное влияние на логистические издержки для бизнеса. Правительства, в частности через таможенные службы, а также другие службы, осуществляющие контроль на границе, обязаны, по возможности, упрощать и оптимизировать соответствующие процедуры и процессы, чтобы содействовать торговле. На основании обязательств в рамках Соглашения об Ассоциации и об Углубленной и всеобъемлющей зоне свободной торговли (УВЗСТ), все контрольные службы, работающие на границе, должны активно внедрять положительные реформы в упомянутые процедуры и процессы, которые соответствовали бы законодательству ЕС.

Помимо этого, ТСРМ в своей работе использует и применяет нормы и рекомендации в соответствии с новым пересмотренным Сводом таможенных стандартов ЕС от 2015 года (EU Customs Blueprints), рекомендации Всемирной таможенной организации (Пересмотренная Киотская конвенция (ПКК), Рамочные стандарты безопасности и содействия мировой торговле (SAFE) и концепцию Уполномоченного экономического оператора (УЭО), а также Всемирной торговой организации (Соглашение о содействии торговле), которые предоставляют технические инструменты и ориентиры для повышения эффективности и рентабельности процесса таможенного оформления в МСПД.

*«Пересмотренная Киотская конвенция является образцом для современных и эффективных таможенных процедур, кроме того, она поддерживает международную систему торговли путем обеспечения предсказуемости, рентабельности и равных для всех «правил игры»... Содействие торговле является одним из ключевых факторов экономического развития государств... В международной торговле таможня играет решающую роль не только в обеспечении ускоренных процессов оформления, но и в реализации эффективных форм контроля, которые обеспечивают поступления в бюджет, соблюдение национального законодательства, а также безопасность и защиту общества. Содействие торговле... означает избежание ненужных торговых ограничений. Оно может быть достигнуто путем применения современных методов и технологий, параллельно с повышением качества контроля согласованным в международном плане образом».*⁷

*«Содействие торговле возникло как ключевой фактор для эффективности международной торговли и экономического развития стран. Это объясняется её влиянием на конкурентоспособность и интеграцию рынка, а также значением для привлечения прямых иностранных инвестиций». «Эффективные процессы оформления представляют собой весомый аргумент для торговли, а эффективное таможенное администрирование является конкурентным преимуществом».*⁸

6 <http://www1.uneca.org/Portals/era/2004/chap5.pdf>

7 <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/overview.aspx>

8 «Руководство по передовым практикам в пунктах пересечения границы: содействие торговле и транспорту», стр. 124, Раздел 4.5 «Процедуры таможенного оформления».

Метод

С целью проведения настоящего исследования МСПД, EUBAM и ТСРМ согласовали конкретные технические задания, в которые вошли следующие компоненты:

- составление схемы процессов и процедур оформления таможенной и другими службами контроля на границе;
- «анализ недостатков», основанный на пяти стратегических направлениях: законодательство и нормативно-правовая база, развитие институциональной структуры и управления кадровыми ресурсами, процедуры, связь и обмен информацией, инфраструктура и оборудование.

Несмотря на то, что основным выгодополучателем данного исследования является ТСРМ, в него включены также и другие заинтересованные стороны, такие как ветеринарная и фитосанитарная службы, а также экономические операторы, пользующиеся услугами порта, с тем, чтобы оценить влияние возможных изменений на все процедуры контроля в перспективе всего процесса оформления грузов.

В рамках каждого из стратегических направлений были выявлены недостатки и сделаны выводы, на основании которых было подготовлено тридцать⁹ рекомендаций, большинство из которых касаются функций ТСРМ, но также и ветеринарной, и фитосанитарной служб. Важность реализации этих рекомендаций является максимально актуальной в свете выполнения Соглашения об Ассоциации и УВЗСТ между ЕС и Молдовой¹⁰, которое требует согласования законодательства и процедурных изменений, призванных способствовать большему содействию торговле.

Помимо процедурных аспектов, ТСРМ и другие службы контроля на границе должны уделить внимание развитию необходимого административного потенциала, чтобы обеспечить высокий уровень профессиональной честности в своих службах.

Резюме выводов и рекомендаций

С ростом стратегического значения порта процедурам оформления, проводимым Таможенной службой Республики Молдова и другими службами контроля на границе в Международном свободном порту Джурджулешть, уделяется все больше и больше внимания. Исследование работы порта позволило определить те сферы, в которых как уже был достигнут существенный прогресс, так и проводится дальнейшая работа, направленная на развитие. Миссия EUBAM оказывает помощь и поддержку партнерским службам в достижении необходимых улучшений.

ТСРМ расширила использование информационных технологий путем внедрения и применения метода подачи и регистрации деклараций в электронном виде. Такой подход все больше используется декларантами и их агентами, как при импорте, так и при экспорте, и является основным компонентом и серьезным шагом к созданию более прозрачной и менее коррумпированной среды оформления. Консультации между ТСРМ и представителями бизнеса в порту относительно предлагаемого улучшения процедур и процессов контроля — это то направление, по которому деловые круги хотели бы увидеть больше прогресса.

Тем не менее, несмотря на эти достижения, в целом Исследование МСПД приходит к выводу, что все еще необходимы улучшения по целому ряду стратегических направлений, которые более подробно описаны в Компоненте 2 «Анализ недостатков и потребностей». Особое значение после ратификации Соглашения об Ассоциации и УВЗСТ между ЕС и Молдовой приобретает необходимость согласования законодательства для всех контролирующих ведомств, внедрения

⁹ Приложение II «Матрица недостатков».

¹⁰ Соглашение об Ассоциации между Европейским Союзом и Европейским сообществом атомной энергетики и их странами-членами с одной стороны и Республикой Молдова с другой стороны (Ст. 193 (4)) по ссылке: http://eeas.europa.eu/moldova/pdf/eu-md_aa-dcfta_en.pdf.

соответствующего применения анализа рисков и использования в полной мере четких и упрощенных процедур контроля. Разработка и реализация этих ключевых элементов поможет снизить количество и частоту физического контроля, досмотра и забора проб благодаря более эффективному использованию целенаправленного отбора партий груза на основе оперативной информации, а также поможет в целом снизить расходы бизнеса в порту.

Что касается ветеринарной и фитосанитарной служб наиболее приоритетные рекомендации касаются необходимости пересмотреть использование и распределение ресурсов (персонала и оборудования) в порту таким образом, чтобы синхронизировать работу этих служб с таможенной и обеспечить снабжение базовым оборудованием с тем, чтобы инспекторы в МСПД имели возможность более эффективно и профессионально выполнять свои задачи.

Подробный анализ процедур контроля, который проводился в ходе исследования, позволил сформулировать ряд рекомендаций, основанных на сопоставлении со стандартами и нормами передовой международной и европейской практик¹¹, которые, как ожидается, должны помочь обеспечить соблюдение международных требований и обязательств Молдовы. Ожидается, что систематическая и структурированная реализация этих рекомендаций поможет поощрять и стимулировать дальнейший экономический рост и привлекать инвестиции деловых кругов в порт путем обеспечения более высокой конкурентоспособности операций в регионе. Всемирный банк¹² признает, что если таможенные *«инициативы будут направлены на реформирование подходов, техническую помощь и модернизацию инфраструктуры»*, появится существенный потенциал для сокращения времени оформления товаров.

Каждая рекомендация сопровождается буквой, соответствующей уровню приоритетности: Высокий (В) Средний (С) и Низкий (Н). Выводы, которые представлены ниже, детально изложены в разделе Компонента 2 *«Анализ недостатков и потребностей»*, и индивидуально определены сносками, относящимися к каждому «недостатку».

Чтобы МСПД мог полностью реализовать свой потенциал и более эффективно конкурировать в качестве регионального транспортного узла, нужно, чтобы контролирующие ведомства постоянно уделяли особое внимание приведению в соответствие законодательства, оптимизации процедур и принципиальному сокращению возможностей для коррупции среди должностных лиц, осуществляющих контроль на границе.

Законодательная и нормативно-правовая база

Вывод 1.— Процедуры, которые соответствуют процедурам ЕС, потребуют дополнительной рационализации, корректировки и приведения в соответствие с законодательством. Особенно это касается ветеринарной и фитосанитарной служб.

- **Рекомендация** — В соответствии с требованиями СоА/УВЗСТ, ТСРМ рекомендуется, по необходимости, проводить систематический обзор и изучение таможенного законодательства и нормативных документов ЕС, которые включают в себя Таможенный кодекс Союза, нормативно-правовую базу ЕС (*Acquis communautaire*), новый пересмотренный Свод таможенных стандартов ЕС, а также директивы и новые исполнительные инструкции ЕК.¹³ **(В)**

11 Нормы и стандарты *«передовой практики»*, определенные и содержащиеся в Своде таможенных стандартов ЕС, Руководстве по ИУГ ЕС и других инструкциях и пособиях, изданных Всемирной таможенной организацией (ВТМО), Всемирным банком (ВБ), Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) и Европейской экономической комиссией ООН (ЕЭК ООН).

12 Руководство Всемирного банка по модернизации таможенной службы, стр. 11.

13 Законодательная и нормативно-правовая база, Таможенная служба, Внутриведомственный недостаток 1: Согласование законодательства с нормативно-правовой базой ЕС (*Acquis communautaire*) и международными стандартами.

-
- **Рекомендация** — В соответствии с требованиями CoA/УВЗСТ, Ветеринарной службе Молдовы необходимо продолжать анализ и пересмотр национального законодательства и нормативных актов в сопоставлении с законодательством ЕС, включая директивы ЕК¹⁴ и принятие новых исполнительных инструкций. Ветеринарный контроль должен соответствовать требованиям законодательной базы о ветеринарной инспекции на границе и процедурам сотрудничества, сформулированным директивами Совета и решениями Комиссии. **(В)**

Существует необходимость разработать гармонизированные ветеринарные и фитосанитарные процедуры, которые отвечали бы требованиям нормативно-правовой базы ЕС (Acquis communautaire) и международным стандартам по фитосанитарным мерам (МСФМ), включая использование стандартизированных форм ЕС и международных форм (например, ЕВД и паспорт растения), а также руководств.¹⁵ **(В)**

Вывод 2. — В последнее время Молдова предприняла шаги по сокращению количества законодательных актов, вторичных правовых инструментов и приказов, издаваемых «в результате сложившейся ситуации», однако опыт других стран показывает, что наличие слишком большого количества излишних инструкций чревато возможностью возникновения путаницы и неопределенности в применении законных полномочий. Такая неопределенность и неясность нормативно-правовой среды создает препятствия и усложняет ведение бизнеса, а также открывает возможности для коррупции.

- **Рекомендация** — Таможенной, а также ветеринарной и фитосанитарной службам настоятельно рекомендуется регулярно и систематически пересматривать существующую правовую базу в сфере своей собственной компетенции. Цель таких обзоров может заключаться в периодической рационализации количества и объема приказов и постановлений и, по возможности, в отмене или отзыве излишних нормативных актов с предложениями о внесении изменений в основное законодательство.¹⁶ **(В)**

Вывод 3. — Законодательство, связанное с портом и большей частью его операций, в настоящее время сконцентрировано вокруг его статуса свободной экономической зоны (СЭЗ). Анализ предложений в области законодательства, подготовленный EUBAM, предоставил ТСРМ и оператору порта объективную оценку процедур временного хранения в порту в сопоставлении с предыдущим Таможенным кодексом ЕС и его Положениями по применению, а также процедурами, введенными в новом Таможенном кодексе Союза с 01.05.2016, в рамках которого рассматривается будущее развитие. Исходя из сравнения между старым и недавно принятым законодательством ЕС и изменениями к Закону № 8 (от 2005 г.) «О Международном свободном порте Джурджулешть», предложенными «Danube Logistics», был обнаружен ряд несоответствий.

- **Рекомендация** — ТСРМ необходимо обеспечить четкую связь между положениями в Таможенном кодексе РМ, Законом № 8 об МСПД, которые устанавливают и полностью описывают требования, связанные с организацией свободной экономической зоны в порту Джурджулешть, а также их соответствие законодательству ЕС.¹⁷ **(В)**

14 См. http://ec.europa.eu/food/animals/vet-border-control/legislation/index_en.htm

15 Законодательная и нормативно-правовая база, Ветеринарная и фитосанитарная службы, Внутриведомственный недостаток 1: Согласование законодательства с нормативно-правовой базой ЕС (Acquis communautaire) и международными стандартами.

16 Законодательная и нормативно-правовая база, Таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы, Межведомственный недостаток 1: Слишком много законодательных актов, регламентирующих управление границей.

17 Законодательная и нормативно-правовая база, Таможенная служба, Внутриведомственный недостаток 2: Свободные экономические зоны (СЭЗ) и временное хранение в МСПД.

Институциональная база, развитие системы управления кадровыми ресурсами (УКР)

Вывод 4. — Все службы контроля на границе должны уметь адаптироваться к современной торговой среде, а следовательно должны реформировать свои институциональные и организационные возможности. Реформы, включая усовершенствование системы управления кадровыми ресурсами, являются ключевыми для усиления административного компонента, его адаптивности к переменам, а также устойчивости к коррупции. Эта потребность четко признается высшим руководством ТСРМ и активно продвигается EUBAM путем подготовки проекта Закона о таможенной службе, системы оценки персонала и Руководства по применению кодекса поведения — все эти документы ожидают утверждения Парламентом. Таможенные сотрудники должны быть достаточно квалифицированными, мотивированными и способными эффективно исполнять свою работу на самом высоком уровне, чтобы справляться со всеми вызовами.

Весь персонал ТСРМ прошел процесс оценки, организованный с целью повторно оценить их знания, компетентность и уровень профессиональной честности. Процесс перемен неизбежно будет оказывать воздействие на институциональную базу организации и развитие кадровых ресурсов, однако цель заключается в том, чтобы создать более профессиональную администрацию в соответствии с тремя главами Свода таможенных стандартов ЕС, в которых четко описаны цели и показатели качества исполнения для достижения этих целей.

Другие аспекты институциональной реформы, требующие дополнительного внимания со стороны таможенной, ветеринарной и фитосанитарной служб, включают в себя: подходы к ротации персонала, внедрение более гибкого графика работы, чтобы удовлетворить потребности бизнеса, и продолжение процесса мониторинга с целью рационализации всех служб контроля на границе. Пример: в настоящее время инспекторы НАБПП из соседнего автомобильного ПП «Джурджулешть» обеспечивают нужды МСПД, они не находятся в порту постоянно и не подвергаются систематической ротации в другие места Молдовы.

- **Рекомендация** — Чтобы продолжать эффективно реализовывать уже начатое усовершенствование кадровой политики, ТСРМ необходимо неукоснительно применять стратегии, подходы и системы, которые полностью соответствуют трем (3) отдельным главам Свода таможенных стандартов ЕС, связанным с организационными и кадровыми вопросами, Руководству Всемирной таможенной организации по управлению кадровыми ресурсами и пересмотренному Руководству по таможенным вопросам Международной торговой палаты (МТП), которые отражают стратегические направления, описанные в Плате по профессиональной этике Таможенной службы на 2016–2017 годы, Приложение к Приказу № 513–О от 30.12.2015. Эти меры должны быть подходящими и достаточными для того, чтобы привлекать, удерживать и развивать персонал на всех уровнях, признавать и поощрять за качество работы и инновации, выявлять и растить лидеров и обеспечить такую культуру поведения, которая бы противостояла коррупции в среде сотрудников в соответствии с установленными целями службы. Кроме того, через свое высшее руководство и персонал, организация должна демонстрировать свою приверженность культуре профессионализма, дисциплины, честности и достойного поведения. **(B)**

ТСРМ, включая свою деятельность в МСПД, могла бы только выиграть, став еще более открытой организацией с максимально прозрачными процедурами и правилами работы, а также продвигая политику непосредственного и более эффективного взаимодействия с частным сектором и обществом в целом. Это позволило бы улучшить ее общественный имидж/репутацию, демонстрируя непредвзятость, честность и неподкупность в своих отношениях с деловыми кругами и общественностью, и положительное поведение со стороны ее должностных лиц.¹⁸ **(C)**

¹⁸ Институциональная база, развитие управления кадровыми ресурсами (УКР), Таможенная служба, Межведомственный недостаток 1: Организационная реформа и реформа УКР.

- **Рекомендация** — ТСРМ необходимо проявить инициативу и взять под контроль процесс декларирования с учетом поправок к Постановлению Правительства № 1140 от 2 ноября 2005 года, которое призвано сократить количество сопроводительных документов, необходимых для подачи таможенной декларации.¹⁹ **(В)**
- **Рекомендация** — Систематическая ротация инспекторов НАБПП (ветеринарная и фитосанитарная службы) в МСПД требует положительного решения путем разработки специальной программы, которая была бы направлена не только на обеспечение профессиональной честности, но и на эффективность и результативность организации в целом, а также с учетом перспектив карьерного роста сотрудников. Существует потребность в регулярной ротации опытных инспекторов из обеих организаций в рамках разработанной программы для работы и/или посещения ими других ПП во всей Молдове, что может стать хорошей поддержкой для подготовки как действующих, так и недавно назначенных сотрудников.²⁰ **(В)**
- **Рекомендация** — Вопрос функциональной нагрузки для всех контролирующих ведомств, задействованных в порту, требует полноценного пересмотра. При необходимости, она должна корректироваться с учетом большей гибкости рабочего графика/увеличения количества персонала, особенно в случае с инспекторами НАБПП, исходя из модели 3-х смен по 8 часов, позволяющих охватить 24 часа в сутки 7 дней в неделю, для обеспечения потребностей грузопотоков и бизнеса в порту. Кроме того, и в первую очередь НАБПП, необходимо пересмотреть и просчитать свои потребности в кадровых ресурсах в порту в соответствии с новыми задачами и практиками, изложенными ЕС, и, в случае необходимости, искать дополнительные возможности координировать свое рабочее время и присутствие в порту с другими СКГ.²¹ **(В)**

Процедуры

Вывод 5.— В сфере упрощения процедур ТСРМ внедрена и применяется концепция Уполномоченного экономического оператора (УЭО) с обеспечением безопасности по всей цепочке поставок. Несмотря на безусловный прогресс и наличие правовой базы для всех таможенных упрощенных процедур, субъектами экономической деятельности более или менее используются только процедуры оформления на местах (ПОМ), а в МСПД отсутствует система таможенных гарантий. В результате таможенная задолженность должна оплачиваться непосредственно перед оформлением товаров.

- **Рекомендация** — ТСРМ необходимо продолжать воплощение своей инициативы партнерства между таможней и бизнесом, чтобы обеспечить поддержку развития в МСПД передовых практик в работе с контейнерами и в сфере безопасности, не забывая при этом о полной реализации упрощенных процедур и взаимном признании УЭО с Украиной в будущем. **(В)**

19 Институциональная база, развитие управления кадровыми ресурсами (УКР), Таможенная служба, Внутриведомственный недостаток 2: Сопроводительные документы, которые необходимы для таможенного оформления.

20 Институциональная база, развитие управления кадровыми ресурсами (УКР), Ветеринарная и фитосанитарная службы, Внутриведомственный недостаток 1: Системы ротации персонала.

21 Институциональная база, развитие управления кадровыми ресурсами (УКР), Ветеринарная и фитосанитарная службы, Внутриведомственный недостаток 2: Более гибкий график работы

Как только позволят обстоятельства, то и ТСРМ, и Государственная фискальная служба Украины (ГФСУ) должны более интенсивно направлять свои усилия на реализацию таких мер, которые позволят:

- » Взаимно признавать сертификаты УЭО, выданные в соответствующих партнерских странах;
 - » Обеспечивать существенные, сопоставимые и, по возможности, взаимные преимущества/упрощения для взаимно-признаваемых УЭО, соответствующие тем, которые описаны в Специальном отчете EUBAM.²²
 - » Позволят обеими странам согласовать конкретные преимущества на основании соглашения о взаимном признании (СВП), но в целом применять преимущества сокращения количества физического и документального контроля.²³ (С)
- **Рекомендация** — ТСРМ необходимо активизировать свою работу в направлении реализации системы, в том числе с использованием информационно-коммуникационных технологий (ИКТ), которая позволяла бы внедрить процедуру отсрочек в оплате пошлин и применение многократных банковских гарантий для уполномоченных лиц в связи с применением упрощенных процедур, как рекомендовано ПКК, пересмотренным Руководством МТП по таможенным вопросам № 15, как описано в Главе 7 пересмотренного Свода таможенных стандартов ЕС и предложено EUBAM в 2010 году в отчете о процедурах в порту Джурджулешть и еще раз в 2015 году в отчете «Внедрение и применение упрощенных процедур в Молдове».²⁴ (В)

Вывод 6. — Современные таможенные практики и операции должны полностью отображать принципы управления рисками. До событий 11 сентября 2001 года управление таможенными рисками было в основном сосредоточено на направлениях, связанных с выявлением нарушений при определении стоимости, происхождения и классификации. Однако события 2001 года сделали безопасность главной проблемой, с которой пришлось столкнуться таможенным администрациям всего мира, причиной которой стали огромные объемы контейнерных перевозок в мире. Большое значение в управлении рисками безопасности и их устранении приобрела необходимость в оценке рисков на как можно более ранних стадиях на основании информации, передаваемой в режиме реального времени, а также оперативной информации. Таможенные администрации, которые способны обновлять и эффективно анализировать информацию, обладающие гибким подходом к распределению ресурсов, получают большое преимущество в сравнении с теми, кто хочет избежать контроля.

- **Рекомендация** — Несмотря на то, что таможенная служба в МСПД разработала ряд профилей рисков, по-прежнему существует необходимость обеспечивать их систематическое и регулярное обновление, пересмотр на предмет соответствия не только национальным, но и региональным и местным угрозам. Это особенно важно в случае с портом, который предназначен как для транзита товаров, так и, возможно в будущем, для перемещения неподакцизных товаров, задекларированных для внутреннего использования²⁵, поскольку существует потенциал существенного роста объемов торговли и грузы отправляются непосредственно из стран с наивысшим уровнем риска. Применение точных и целенаправленных профилей рисков позволяет осуществлять меры по содействию торговле и сокращать общее время оформления.²⁶ (В)

22 «Экономическое исследование взаимной торговли между Республикой Молдовой и Украиной и возможных преимуществ от подписания соглашения о взаимном признании УЭО для частного и государственного секторов в обеих странах», специально посвященное данному вопросу и отправленное партнерам в сентябре 2014 года.

23 Процедуры, Таможенная служба, Внутриведомственное применение упрощенных процедур (УП) и концепции Уполномоченного экономического оператора (УЭО).

24 Процедуры, Таможенная служба, Внутриведомственный недостаток 2: Отсрочка оплаты пошлины и гарантии.

25 В настоящее время в порту оформляются только подакцизные товары. Топливо, сигареты для внутреннего использования оформляются в МСПД. Все остальные товары подпадают под процедуры транзита.

26 Процедуры, Таможенная служба, Внутриведомственный недостаток 3: Анализ рисков.

Вывод 7.— Законодательство, которое обеспечивает определение таможенной стоимости в соответствии с требованиями Руководства ВТО, было введено в действие. Однако, отчеты указывают на то, что таможня, в частности, продолжает сталкиваться с проблемами в получении и определении точной стоимости и окончательной тарифной классификации для товаров, происходящих из стран с высоким уровнем риска, несмотря на применение правил оценки ВТО. Непринятие задекларированной стоимости и необходимость предъявления дополнительных подтверждающих документов могут стать причиной задержек.

- **Рекомендация** — В Соглашении об Ассоциации между ЕС и Молдовой подчеркивается необходимость дальнейшего развития процедур определения таможенной стоимости и, соответственно, ТСРМ должна обеспечить, чтобы эти процедуры постоянно пересматривались и соответствовали ориентировочным рекомендациям, изложенным в Главе 7 пересмотренного Свода таможенных стандартов ЕС: Таможенные обязательства. Самые последние правила определения стоимости, разработанные ТСРМ, требуют их корректного администрирования, а положения соответствующего применения при оценке/определении таможенной стоимости импортируемых товаров, при этом сотрудники должны строго соблюдать установленную методику, то есть, идти постепенно и по порядку от Метода 1 до Метода 6. **(В)**
- Необходимо также уделить должное внимание созданию систем обеспечения административного контроля (Management Assurance Programme), которые отслеживают действия сотрудников во время процедур определения стоимости и включают в себя критерии определения стоимости на базе использования рисков с применением национальной базы данных по определению стоимости.²⁷ **(В)**
- Введение трехмесячного моратория (с 1 апреля 2016 г.) на «государственный контроль физических и юридических лиц, занимающихся предпринимательской деятельностью», который был продлен еще на три месяца, до сентября 2016 года, стало серьезной помехой для работы в области пост-таможенного контроля и аудита (Таможенный стандарт 14), а одним из требований и обязательств в рамках СоА/УВЗСТ является обязательное применение и выполнение таможней в рамках закона своих функций пост-таможенного контроля и аудита, как предусмотрено Таможенным кодексом Молдовы.²⁸ **(В)**

Заключение 8 — Порт Джурджулешть является международным выходом Молдовы в целый ряд транзитных коридоров, предусмотренный для постепенного ввода в использование Европейским Союзом, который также связан с морскими транспортными системами Европы. Эти маршруты, вместе с модернизацией транспортировки через Черное море, создадут важный фактор для экономического развития задействованных стран.

- **Рекомендация** — ТСРМ предпринимает шаги по ускорению процесса присоединения к Конвенции об общем транзите и будет разрабатывать меры по подготовке к внедрению новой компьютеризированной транзитной системы (НКТС). Введение в действие НКТС на национальном уровне потребует новых правил, серьезных корректировок систем ИТ таможни и экономических операторов, а также переходного периода, чтобы обеспечить приемлемость и безопасность новых процедур. Предлагается, чтобы ТСРМ пересмотрела существующие планы, особенно, что касается применения НКТС в будущем в МСПД, заранее предпринимая все необходимые меры до появления запланированного Партнерского проекта, чтобы быть как можно более подготовленной.²⁹ **(С)**

27 Процедуры, Таможенная служба, Внутриведомственный недостаток 4: Определение стоимости, классификация, происхождение и пост-таможенный контроль и аудит.

28 Тот же источник.

29 Процедуры, Таможенная служба, Внутриведомственный недостаток 5: Транзит и новая компьютеризированная транзитная система (НКТС).

Вывод 9. — Наличие предварительной информации о прибытии и ее использование инспекторами ветеринарной и фитосанитарной служб (НАБПП) в МСПД, похоже, ограничено, при этом такая информация поступает заранее в отношении товаров только в случае участия в «бортовой комиссии». Процедуры оформления, которые имеют особое значение для скоропортящихся продуктов и живых животных, могли бы быть улучшены с помощью применения анализа рисков до поступления разрешений и коммерческих документов.

- **Рекомендация** — Использование предварительной информации инспекторами ветеринарной и фитосанитарной служб в интересах применения анализа рисков в МСПД должно стать нормальной практикой, в том числе в контексте предварительных оповещений, направляемых в соответствии с Руководством ЕС по интегрированному управлению границами. Обычной практикой должна стать работа по регулярному и систематическому пересмотру и обновлению существующих критериев и профилей риска.³⁰ **(В)**
- **Рекомендация** — Инспекторы НАБПП, работающие в МСПД, должны обеспечивать соответствие процедур Директиве № 2000/29/ЕС, регламентам Евросоюза и правилам Европейско-средиземноморской организации по защите растений, что является одним из требований и обязательств СоА/УВЗСТ.³¹ **(В)**

Вывод 10. — Всем судам, которые прибывают из-за рубежа в МСПД или уходят из порта за рубеж, необходимо разрешение «бортовой (судовой) комиссии», в которую входят представители следующих СКГ Молдовы: ППРМ, ТСРМ, Администрация порта (Капитан порта), ветеринарная и фитосанитарная службы (в случае необходимости), санитарно-эпидемиологическая служба и судовой агент, в соответствии с действующими «Технологическими нормами»³². «Бортовая комиссия» осуществляет ряд уставных и обязательных проверок и проводит углубленный до-смотр/обыск судов с целью выявления контрабандных товаров, в то же время все «бортовые» процедуры должны быть завершены до того, как судну будет выдано разрешение на разгрузку или, в случае экспорта, погрузку. Сбор «бортовой комиссии» и процедуры выполняются независимо от регулярности заходов в МСПД судов или экипажей.

- **Рекомендация** — В Европейском Союзе давно признают необходимость упрощения процедур контроля на границе для морского сектора с применением программы отбора, основанной на рисках, в качестве рабочего инструмента для СКГ (в данном случае, под руководством ППРМ или ТСРМ). Таким образом, все СКГ должны рассмотреть возможность прекращения практики «бортовых комиссий» как рутинного и обязательного инструмента, с помощью которых осуществляется и поддерживается контроль судов, прибывающих в порт из-за рубежа или отправляющихся из МСПД за рубеж, а вместо этого использовать формы контроля, основанные на анализе рисков, заменяя существующую практику международно принятой системой «Свободной практики».³³ **(В)**
- «Технологические нормы», которые определяют режим контроля и оказания услуг, нуждаются в пересмотре и обновлении, особенно в части, касающейся включения ветеринарного и фитосанитарного контроля, о которых идет речь в данном тексте, для импорта, экспорта и транзита товаров пассажирскими судами, но не для других партий товаров, включая экспорт домашнего скота, на грузовых судах, которые регулярно проходят через порт. В связи с этим рекомендуется, чтобы новые «Технологические нормы» были подготовлены, если эта работа еще не начата, в соответствии с передовым опытом ЕС и были утверждены всеми задействованными службами в отношении проверок как для пассажирского порта, так и для МСПД. С целью изменения и обновления «Технологических норм», ТСРМ должна возобновить

30 Процедуры, Ветеринарная и фитосанитарная службы, Внутриведомственный недостаток 1: Предварительная информация.

31 Процедуры, Ветеринарная и фитосанитарная службы, Внутриведомственный недостаток 2: Фитосанитарные процедуры.

32 Приложение III. Технологическая схема МСПД (от 2013 г.).

33 Процедуры, Таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы, Внутриведомственный недостаток 1: Реформирование «бортовой комиссии».

сотрудничество со всеми службами контроля на границе в МСПД, которое было организовано в 2015 году в формате рабочей группы. (В)

Вывод 11.— Практика замера времени, необходимого для проведения процедур оформления в порту, на данный момент не применяется. И хотя этот вопрос не был включен в программу настоящего исследования, рекомендуется рассмотреть и взять в работу модель, разработанную для Одесского и Ильичевского портов Украины, чтобы в будущем измерять время с целью проверки эффективности процедур оформления в качестве регулярной практики деятельности СКГ.

- **Рекомендация** — Мероприятия по замеру времени должны проводиться СКГ регулярно, а полученная при этом статистика должна публиковаться с тем, чтобы повысить эффективность и прозрачность, и стимулировать диалог о содействии торговле между государственными ведомствами и бизнесом, задействованными в таможенном оформлении грузов.³⁴ (Н)

Коммуникация и обмен информацией

Вывод 12.— Одной из ключевых стратегий развития таможенных администраций во всем мире, и особенно в Европейском Союзе, является переход от бумажных к электронным документам, подписям и выполнению всех таможенных формальностей в целом. Данная реформа является также ключевым фактором, позволяющим реализовывать другие стратегические инициативы, такие как использование предварительной информации о грузе, упрощенных процедур, включая концепцию УЭО и принцип Единого окна. Тенденция более активного использования экономическими операторами электронных таможенных деклараций при содействии таможни подтверждается статистическими данными о подаче деклараций на экспорт и продолжает расти с марта 2015 года, давая возможность субъектам экономической деятельности декларировать в электронном виде также и операции по импорту.

- **Рекомендация** — ТСРМ рекомендуется уделить внимание тому, чтобы в национальной программе по информационно-коммуникационным технологиям были учтены нормативы, предусмотренные законодательством ЕС об электронной таможне, в частности **Решения № 70/2008/ЕС о безбумажной среде для таможни и торговли, известного также как «Решение об электронной таможне» (ОЖ L 23 от 26 января 2008 г.), и Директивы об электронной подписи — Директива № 1999/93/ЕС Европейского Парламента и Совета от 13 декабря 1999 г. о базе Сообщества для электронных подписей (ОЖ L 13 от 19 января 2000 г.).³⁵ (С)**

Вывод 13.— Взаимодействие таможни с другими ведомствами, направленное на улучшение сотрудничества и координации, полностью соответствует «передовым практикам», как того требует пересмотренный Свод таможенных стандартов ЕС.³⁶ Однако межведомственные соглашения, которые прописывают условия взаимодействия между СКГ в порту, подписанные как на центральном, так и на местном уровнях, похоже, требуют дальнейшей доработки.

- **Рекомендация** — Существует необходимость разработать, доработать, ввести в действие и/или применять Межведомственные соглашения (на уровне служб) между всеми СКГ в МСПД с тем, чтобы формализовать на центральном и местном уровнях процедуры, необходимые для эффективного обмена информацией, совместных инспекций, досмотров и забора образцов, а также для других операций и действий, где требуются сотрудничество, координация и взаимодействие между СКГ. (С)

34 Процедуры, Таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы, Внутриведомственный недостаток 2: Учения по измерению времени.

35 Коммуникация и обмен информацией, Таможенная служба, Внутриведомственный недостаток 1: Использование электронной таможни и полностью автоматизированные процессы.

36 Свод таможенных стандартов ЕС, Стандарт 8 «Содействие торговле»: Раздел 8.15, Стандарт 11 «Контроль на границе и внутри страны»: Раздел 11.20, Стандарт 12 «Следственная и правоохранительная деятельность»: Разделы 12.5 и 12.13, Стандарт 13 «Таможенный транзит»: Раздел 13.12, Стандарт 15 «Права интеллектуальной собственности»: Разделы 15.17 и 15.18.

- Кроме того, у субъектов внешнеэкономической деятельности и судоходных линий, которые работают в порту, должен быть утвержденный механизм для регулярных встреч с таможенной или другими службами контроля на границе/администрацией порта на центральном, региональном и/или местном уровнях с целью обсуждения внутренних проблем транспорта и логистики, связанных с оформлением товаров в порту. Более того, по возможности, необходимо создать местную рабочую группу/комитет в МСПД при участии регулярных операторов/пользователей порта и служб контроля на границе, на которой можно было бы поднимать и обсуждать общие вопросы.³⁷ (В)

Вывод 14.— Укрепление сотрудничества между таможенными администрациями и частным сектором посредством эффективного обмена информацией и повышения осведомленности о роли таможенной службы, включая в сфере противодействия угрозам трансграничной преступности, путем создания механизмов, способствующих проведению регулярных встреч и подписанию Меморандумов о взаимопонимании (МоВ) с торговыми ассоциациями и производителями Молдовы, являются теми мерами, которые рекомендованы пересмотренным Руководством МТП по таможенным вопросам (2012 г.) и пересмотренным Сводом таможенных стандартов ЕС (2015 г.).

- **Рекомендация** — В качестве основного ведомства, отвечающего за оформление грузов в порту, ТСРМ рекомендуется применять систематическую практику по разработке и подписанию МоВ с основными торговыми и транспортными организациями частного сектора во исполнение концепции по содействию торговле и правил международного сотрудничества. Другие важные аспекты сотрудничества должны предусматривать возможность для частного сектора принимать участие в регуляторных процессах таможни на постоянной и формальной основе, как того требует Стандарт 1.3 Пересмотренной Киотской конвенции. (С)
- В качестве еще одного примера «передовых практик» рекомендуется рассмотреть возможность назначения независимого регионального омбудсмана непосредственного для МСПД со специализацией по таможенным вопросам, который бы выступал посредником между бизнесом и таможенной администрацией.³⁸ (С)

Вывод 15.— Обязанность ТСРМ предоставлять общественности информацию о таможенном законодательстве предусмотрена законом. Таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы — каждая из них ввела в действие услуги бесплатной горячей/открытой телефонной линии как средства получения информации о противозаконных действиях и коррупции. Кроме того, все службы контроля на границе имеют и поддерживают интернет-порталы, где размещается информация и новости об их организациях. Методика ориентации на предоставление услуг считается ЕС и многими другими странами современным подходом, который должны использовать таможенная служба и другие СКГ в плане реализации содействия торговле. Такая стратегия призвана не только способствовать торговле, но и защищать общество и создавать безопасные и надежные границы. Изменения в процедурах из-за изменений в законодательстве и политике, которые вносятся таможенной службой и другими СКГ, непосредственно влияют на повседневную работу деловых и торговых кругов, а также затраты.

- **Рекомендация** — Все СКГ должны предпринимать меры, направленные на более эффективное предоставление информации посредством печатных публикаций, телевизионных и радио СМИ, и других средств высвечивания и доведения публичной информации до общественности. В связи с этим, они должны позаботиться, чтобы предоставление информации бизнесу и общественности оставалось приоритетом, и чтобы такая информация регулярно обновлялась. Кроме того, всем СКГ рекомендуется инициировать и принимать участие

37 Связь и обмен информацией, Таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы, Межведомственный недостаток 1: Разработка межведомственных соглашений.

38 Коммуникация и обмен информацией, Таможенная служба, Внутриведомственный недостаток 2: Меморандумы о взаимопонимании (МоВ) с частным сектором.

в информационных кампаниях, которые бы были направлены на получение поддержки со стороны общественности и лучшее понимание о важности работы, проводимой СКГ с точки зрения вклада в общее благосостояние общества, как в плане обеспечения безопасности продуктов питания, сбора доходов в бюджет, защиты общества от пагубных эффектов контрабанды наркотиков и товаров, нарушающих права интеллектуальной собственности (ПИС), так и борьбы с терроризмом, выявления оружия, боеприпасов и оружия массового поражения (ОМП). (С)

Всем службам контроля на границе необходимо также подумать об изучении, а, по возможности, и об использовании примеров такого вида кампаний, которые проводятся в других странах, которые доказали свою эффективность в предоставлении информации, повышении репутации в глазах общественности и созданию большей прозрачности.³⁹ (С)

- **Рекомендация** — Бизнес операторы в МСПД выразили неудовлетворенность качеством информирования и проведения консультаций по предполагаемым изменениям в таможенном законодательстве, правилам или процедурам заблаговременно. В связи с этим им приходится искать информацию на сайте таможенной службы или через таможенных брокеров, чтобы получить доступ к актуальной информации по вопросам торговли, публикуемой таможенной администрацией. Следовательно, администрации порта, оператору порта и СКГ следует уделять больше внимания мнению и пожеланиям бизнеса, и еще больше сосредотачивать внимание на разработке и реализации мер по содействию торговле в МСПД. Необходимо проводить регулярные и систематические консультации с деловыми кругами в МСПД для получения их мнения в отношении предлагаемых новых правил и процедур или изменений к существующим требованиям, и своевременно уведомлять о любых изменениях в сферах соблюдения правил торговли, безопасности и эффективного противодействия таможенному мошенничеству, незаконной торговле наркотиками, нарушению прав интеллектуальной собственности и угрозам исчезающих видов флоры и фауны. Выпуск таможенной службой регулярного новостного бюллетеня, как эффективного средства связи, также приветствовался бы бизнесом. Кроме того, необходимо внедрить инструмент ежегодного опроса пользователей порта, который предоставлял бы возможность комментировать и анализировать процедуры и процессы, и который получил бы поддержку со стороны пользователей порта как механизм, позволяющий содействовать и развивать более тесное сотрудничество и координацию между всеми заинтересованными сторонами в порту.⁴⁰ (С)

Вывод 16.— Системы ИКТ, которые создают общее электронное пространство и соединяют администрацию порта, операторов терминалов, транспортные компании, экспедиторов, перевозчиков, судовых агентов с таможенной службой и другими СКГ, а также другими членами портового сообщества, часто называют «Системами портового сообщества», которые являются предпосылкой создания систем единого окна. Когда системы объединяются в «Систему портового сообщества», для всех законопослушных предприятий, которые перемещают и оформляют товары в порту, создается возможность отслеживать свой груз от прибытия до отправления и наоборот. Таможенную службу часто считают наиболее подходящим ведомством для получения и координации потока информации через единую точку ввода, особенно принимая во внимание нормативные требования других СКГ.

Более того, существует необходимость в подготовке стратегии по совместному использованию и обмену конфиденциальной информацией, основанной на результатах анализа рисков и/или оперативной информации, в соответствии с законодательными требованиями и оперативными потребностями взаимодействия всех СКГ в порту.

39 Коммуникация и обмен информацией, Таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы, Межведомственный недостаток 2: Улучшение информирования общественности.

40 Коммуникация и обмен информацией, Таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы, Межведомственный недостаток 3: Опросы пользователей на предмет их удовлетворенности услугами порта и служб контроля на границе.

Одной из причин, по которой субъекты внешнеэкономической деятельности не могут, по их словам, пользоваться всеми преимуществами процедур неполного декларирования (ПНД) и процедур упрощенного декларирования (ПУД), является тот факт, что используемое в настоящее время Таможенной службой Молдовы программное обеспечение «ASYCUDA World» не располагает необходимыми функциями обработки таких деклараций.

- **Рекомендация** — Следуя примеру других портов в регионе, создание администрацией порта местной информационной сети или «Системы портового сообщества», специально разработанной для исключительного пользования СКГ и операторами порта, могло бы послужить основой для создания стандартизированной безопасной платформы связи между государственными органами, заинтересованными сторонами, потенциальными клиентами и местными торговыми организациями, что позволило бы обмениваться информацией и повысило бы конкурентоспособность МСПД путем устранения причин возникновения заторов и задержек в работе с грузами. Обмен данными в электронном виде и в режиме реального времени через информационную систему портового сообщества мог бы значительно повысить экономическую эффективность на всех этапах процесса, от декларирования до разгрузки или погрузки судна. **(С)**
- Чтобы ввести в действие упрощенные таможенные процедуры и сделать их полностью доступными для всех субъектов экономической деятельности, существует крайняя необходимость начать разработку и/или модернизацию технических решений ИКТ, используемых Таможенной службой Молдовы в настоящее время. Системы ИКТ должны включать в себя функции для обработки процедур неполного декларирования (ПНД) и процедур упрощенного декларирования (ПУД), что будет еще больше способствовать росту торговли и коммерческой деятельности в порту Джурджулешть. **(В)**

Еще одним вопросом, который требует обсуждения и разработки соответствующими сторонами в порту, является программное обеспечение, которое позволяло бы соединять системы ИКТ ТСРМ и операторов судоходных компаний («Danube Logistics», «MSC», «China Shipping» и т.п.) с целью предоставления информации о контейнерах, которые находятся в порту, в режиме онлайн.⁴¹ **(С)**

Вывод 17. — В ЕС для контроля за импортом, экспортом и транзитом ветеринарных и фитосанитарных товаров и продуктов питания используются четыре системы баз данных для мониторинга и обмена информацией между странами-членами и согласованными третьими странами. На центральном уровне НАБПП проводит работу по подключению к этим базам данных в соответствии со своими обязательствами в рамках Соглашения об Ассоциации и УВЗСТ. Расширение торговли между Молдовой и ЕС обладает потенциалом существенного увеличения объема перевозки через МСПД живых животных, продуктов питания животного происхождения, растений и материалов растительного происхождения, фруктов и овощей, что потребует дополнительных ветеринарных и фитосанитарных проверок и контроля.

- **Рекомендация** — НАБПП необходимо получить полный доступ к базам данных ЕС и/или другим международным базам данных, связанным с родом своей деятельности, причем не только на центральном уровне, но и в стратегически важных пунктах для импорта и экспорта ветеринарных и фитосанитарных товаров и продуктов, таких как МСПД, особенно тех, которые в настоящее время не подключены, как, например, база данных экспорта санитарных и фитосанитарных товаров (СФС), или ожидают введения в действие, например, TRACES. Полный доступ к четырем базам данных ЕС по ветеринарным и СФС товарам окажет исключительную помощь в оформлении товаров и грузов в рамках своих зон ответственности и компетенции при пересечении границы. **(В)**

⁴¹ Коммуникация и обмен информацией, Таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы, Межведомственный недостаток 4: Межведомственный обмен информацией, включая соединения между базами данных государственных СКГ.

-
- Особенно, что касается фитосанитарной службы, то здесь EUBAM продолжает рекомендовать воспользоваться преимуществами национальной базы данных с полным доступом, в частности для инспекторов НАБПП в порту МСПД.⁴² **(В)**

Инфраструктура и оборудование

Вывод 18.— Совместное использование пограничной инфраструктуры и объектов является ключевым принципом интегрированного управления границами и передовой практикой взаимодействия СКГ в ПП. В МСПД физический досмотр контейнеров представляет собой сложность, что является фактором риска с точки зрения безопасности и обеспечения сборов. Возможность эффективного и результативного выполнения данной задачи СКГ — это важный фактор, который предопределяет будущее расширение порта.

- **Рекомендация** — Необходимо создать интегрированную справочную базу данных всех получаемых с помощью таможенных мобильных рентген-установок изображений, которая бы объединила все мобильные рентгеновские сканеры и могла бы передавать изображения в центральную базу данных главного управления таможни. При этом особое внимание должно уделяться требованиям присутствующих в порту групп, отвечающих за выборочный досмотр контейнеров. Для сотрудников, задействованных в сканировании в МСПД и других ПП, должен быть обеспечен доступ к такой базе данных. Создание онлайн-архива поможет сотрудникам производить обоснованный отбор исходя из оперативной информации и результатов анализа рисков, что позволит избежать ненужного тщательного физического досмотра.⁴³ **(С)**

Вывод 19.— Внедрение и обеспечение функционирования систем охранного видеонаблюдения (СОВ) поможет повысить уровень безопасности и предотвратить риски, связанные с незаконной миграцией, торговлей людьми, контрабандой, терроризмом и другими видами незаконной деятельности в МСПД или прилегающем ПП «Джурджулешть» для железнодорожного сообщения и близлежащих районах.

- Рекомендации — На данный момент СОВ, которую СКГ могли бы использовать в МСПД или в прилегающем ПП «Джурджулешть» для железнодорожного сообщения, отсутствует. Необходимо улучшить техническое оснащение СКГ в МСПД и близлежащих районах, включая прилегающий ПП «Джурджулешть» для железнодорожного сообщения, а также обеспечить освещение, необходимое для осуществления пограничных проверок, охраны границы и содействия анализу рисков, отбору грузов для досмотра и целенаправленному подходу. Как правило, все ПП должны быть снабжены защитным ограждением и оборудованы камерами и датчиками по всему периметру для обеспечения видеонаблюдения за территорией ПП. Необходимо предусмотреть возможность хранения видеоизображений, полученных с помощью систем видеонаблюдения в ПП, в соответствии с национальными законами о защите данных. После установления СОВ, необходимо вывесить знак, предупреждающий граждан о том, что за ними ведется видеонаблюдение. **(В)**
- Кроме этого, существует высокий риск использования пустующих зданий вблизи порта или ж/д ПП для незаконной деятельности. Такие здания нужно или занять, или снести, чтобы не допустить их использования в качестве укрытия для незаконных мигрантов и/или для хранения контрабандных товаров.⁴⁴ **(Н)**

42 Коммуникация и обмен информацией, Ветеринарная и фитосанитарная службы, Международный недостаток 1: Информационные технологии.

43 Инфраструктура и оборудование, Таможенная служба, Внутриведомственный недостаток 1: Национальная интерактивная база данных для отсканированных изображений транспортных средств.

44 Инфраструктура и оборудование, Таможенная служба, пограничная полиция, ветеринарная и фитосанитарная службы, Межведомственный недостаток 1: Охрана ПП и близлежащих районов / Система охранного видеонаблюдения (СОВ) и записи изображения.

Вывод 20.— В прилегающем ПП «Джурджулешть» для ж/д сообщения отсутствуют необходимые инфраструктура и оборудование для осуществления контроля и эффективных проверок пассажиров и грузов, в результате чего создаются условия для перевозки незаконных мигрантов и всех типов контрабанды, включая незаконное перемещение наркотиков, торговлю людьми и другие виды незаконной торговли.

- **Рекомендация** — ПП «Джурджулешть» для ж/д сообщения нуждается в значительных инвестициях и перепланировке, чтобы привести его в соответствие со стандартами ЕС. ПП для железнодорожного сообщения с соседними странами являются наиболее уязвимыми местами на границах ЕС в том, что касается безопасности и трансграничной преступности. Данный ПП не является исключением. Поэтому рекомендуется рассмотреть обширный комплекс мер и установить приоритеты в их реализации не только для ПП «Джурджулешть» для ж/д сообщения, но и для остальных ПП для железнодорожного сообщения Молдовы.⁴⁵ (С)

Вывод 21.— В МСПД отсутствуют условия, позволяющие в первую очередь ТСРМ, а также другим контролирующим границу службам проводить эффективный физический досмотр грузов в защищенном от погодных условий месте. Для фитосанитарных служб не предусмотрены места хранения скоропортящихся товаров, а для ветеринарной службы — для содержания животных или гуманного с ними обращения.

- **Рекомендация** — Оператору порта, компании «Danube Logistics», необходимо обеспечить планирование и строительство чистых и сухих складов, в которых будет обеспечиваться возможность осуществления таможенной службой и другими СКГ выгрузки, в т.ч. и из контейнеров, и проведения углубленного физического досмотра и проверки всех типов грузов и транспортных средств в защищенном от погодных условий месте на территории порта. (В)
- Кроме того, для оформления товаров и продуктов, подлежащих ветеринарному и фитосанитарному контролю, портовый оператор должен предоставлять склады с регулируемой температурой, а также надлежащие места безопасного содержания, карантина животных и гуманного обращения с ними, пока они находятся транзитом в порту. (В)
- Обеспечение безопасных рамп/портальных загрузочных устройств для группирования живых животных в двух-трехуровневых платформах, а также достаточного свободного места и необходимых условий для парковки коммерческого транспорта,— всё это должно входить в общий пакет мер по улучшению инфраструктуры и оснащения, которые необходимо в срочном порядке рассмотреть, чтобы привести портовые операции, связанные с живыми животными, в соответствие со стандартами ЕС и общим Постановлением Правительства Молдовы № 797 касательно благополучия животных.⁴⁶ (В)

Вывод 22.— В целом, если говорить о ветеринарных и фитосанитарных проверках и контроле, отсутствие необходимой и достаточной инфраструктуры может привести к задержкам в выпуске товаров, в отношении которых требуется проведение лабораторных анализов. В то время, как ветеринарные и фитосанитарные службы в прилегающем ПП работают круглосуточно без выходных, порт на данный момент испытывает недостаток в условиях для проведения лабораторных тестов и анализов.

45 Инфраструктура и оборудование, Таможенная служба, пограничная полиция, ветеринарная и фитосанитарная службы, Межведомственный недостаток 2: Развитие ПП «Джурджулешть» для железнодорожного сообщения.

46 Инфраструктура и оборудование, Таможенная служба, пограничная полиция, ветеринарная и фитосанитарная службы, Межведомственный недостаток 3: Крытые площадки для досмотра грузов.

-
- **Рекомендация** — Проект, финансируемый Всемирным банком, занимается строительством помещений для проведения лабораторных анализов и хранения в прилегающем ПП «Джурджулешть» для автомобильного сообщения, однако на данный момент строительство еще не завершено. Хотя, в целом, и существует такая необходимость, пока неясно, будет ли достаточно одной лаборатории для обслуживания потока двух отдельных, расположенных на некотором удалении друг от друга объектов. Поэтому НАБПП следует рассмотреть на будущее возможность выделения достаточных ресурсов, инфраструктуры и оборудования для создания отдельной самостоятельной лаборатории, расположенной в порту, учитывая значимость МСПД для Молдовы и внутренних регионов как международных ворот и международного коридора импорта и экспорта груза.⁴⁷ (С)

Вывод 23. — Необходимо использовать защитную одежду (например, лабораторные халаты, резиновые фартуки, сверхпрочные резиновые перчатки и специализированную обувь), чтобы не допустить загрязнение образцов и защитить инспекторов от ветеринарных и фитосанитарных рисков. При надлежащем использовании защитной одежды повышается скорость проведения проверок, исследований и отбора проб. У сотрудников ветеринарной и фитосанитарной служб в МСПД наблюдается нехватка такой одежды и оборудования.

- **Рекомендация** — Представителей ветеринарной и фитосанитарной служб необходимо обеспечить соответствующей одеждой и необходимым оборудованием в соответствии с международными стандартами безопасности. Базовое оборудование необходимое в работе в соответствии со стандартами Европейского Союза также должно быть в распоряжении инспекторов НАБПП.⁴⁸ (В)

Дальнейшие перспективы

Перед ТСРМ и другим СКГ стоит ряд сложных задач в виду исполнения условий Соглашения об Ассоциации с ЕС и УВЗСТ. Не смотря на объем работы в этом направлении все СКГ продемонстрировали готовность и способность адаптироваться и постепенно отойти от практики строгих негибких проверок и процедур. Такой гибкий подход благоприятно влияет на торговлю и улучшает инвестиционный климат на таких объектах, как МСПД.

Хотя и существует множество рекомендаций различного уровня приоритета и иногда взаимозависимости, важно, чтобы изменения, прежде всего, рассматривались со стратегической точки зрения, и чтобы разработанная стратегия была отражена в планах действий с четким распределением сроков и указанием определяющих факторов.

Чтобы выполнить рекомендации Исследования для МСПД, ТСРМ и другим СКГ, при взаимодействии с бизнесом в порту, следует рассмотреть возможность разработки совместного плана действий, в котором были бы предусмотрены реалистичные и достижимые сроки. EUBAM готова оказывать содействие ТСРМ и другим СКГ в том, что касается предоставления качественных, современных, прозрачных и эффективных услуг, соответствующих стандартам ЕС и международному передовому опыту.

Результаты исследования подтверждают, что таможенной службой был достигнут значительный прогресс, в частности, в продвижении содействия торговле, например, посредством внедрения электронных экспортных и импортных деклараций и законодательных изменений, позволяющих сократить число сопроводительных документов, подаваемых вместе с таможенными декларациями. Однако остаются другие области, особенно в порту, требующие дальнейших улучшений.

⁴⁷ Инфраструктура и оборудование, Ветеринарная и фитосанитарная службы, Внутриведомственный недостаток 1: Помещения для ветеринарного и фитосанитарного контроля в МСПД.

⁴⁸ Инфраструктура и оборудование, Ветеринарная и фитосанитарная службы, Внутриведомственный недостаток 2: Защитная одежда и оборудование.

Важную роль играют инновации, модернизация и другие аспекты управления изменениями, связанные с деятельностью СКГ, т.к. такие институты, как Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), ожидают в долгосрочной перспективе значительное увеличение внутреннего валового продукта, возможно, даже в два раза, за последующие 15 лет. Молдова должна быть готова к тому, чтобы воспользоваться преимуществом такого роста ВВП, т.к. ОЭСР также прогнозирует «возможное увеличение перевалки морских контейнеров в портах в четыре раза к 2030 году». В результате, можно ожидать значительный и быстрый рост объемов торговли, в том числе с развивающимися странами, по торговым и транспортным коридорам, в частности, между крупными регионами, а именно, Азией (Китай, Индия), Европой и Северной Америкой. Благодаря своему выгодному местоположению, обеспечивающему связь со Средиземноморским регионом и Китаем, МСПД может воспользоваться этим ростом торговли. Ожидается, что большая часть этих морских перевозок будет приходиться на морские службы, при этом наземные операции, вероятнее всего, будут сконцентрированы в самых крупных международных морских портах.

В законодательные и процедурные изменения необходимо включить требование модернизировать и обновить оборудование и инфраструктуру в порту и на прилегающей территории. ОЭСР считает качество инфраструктуры ключевым элементом международной конкуренции, улучшающим торговлю, особенно в том, что касается экспорта, и положительно влияющим на экономический рост в целом. «Инфраструктура основных международных перевалочных пунктов и коридоров крайне важна для экспорта и импорта продуктов и ресурсов, необходимых для экономики всех стран. В будущем их значение только возрастёт».⁴⁹

Главные тезисы программы «Потребности стратегической инфраструктуры перевозок до 2030 года» ОЭСР

- Необходима новая «стратегическая» категория инфраструктуры, которая бы включала в себя основные международные перевалочные пункты и их ключевые внутренние пути сообщения.

Существующая на данный момент инфраструктура перевалочных пунктов и внутренняя транспортная инфраструктура не сможет соответствовать потребностям к 2030 году.

- Большая часть этой инфраструктуры не готова к 50% росту, не говоря уже об увеличении пассажирского потока в два раза за последующие 15 лет или о росте грузовых перевозок в три раза за последующие 20.

Несмотря на недавний финансовый кризис и экономический спад, приведший к увеличению дефицита, задолженности и безработицы:

- страны с хорошо развитыми процессами планирования и стратегическими планами развития инфраструктуры, привязанными к гарантированному финансированию, продолжают успешно создавать необходимую инфраструктуру.

В будущем в виду того, что традиционные источники финансирования перевалочных пунктов и внутренней транспортной инфраструктуры будут «иссыхать»:

- многие страны будут нуждаться в улучшении финансирования для обеспечения безопасности, а также объёмов, необходимых для развития стратегической инфраструктуры, соответствующей будущим потребностям.
- У стран без хорошего плана финансирования могут возникнуть сложности с созданием стратегической инфраструктуры.

49 Программа международных перспектив ОЭСР: Потребности стратегической инфраструктуры перевозок до 2030 года.

Многим странам необходимо повысить уровень стабильности в реализации проектов и гарантировании финансирования, т.к.:

- планирование без обеспеченного финансирования может привести к дефициту доверия, ослаблению заинтересованности потенциальных вкладчиков и нанести вред функционированию перевалочного пункта в будущем.

Учитывая риски для будущего финансирования инфраструктуры в странах, чрезмерно полагающихся на бюджетные средства:

- следует взять на вооружение успешные примеры других стран по использованию инфраструктурных фондов для обеспечения большей надежности правительственного финансирования стратегической инфраструктуры в будущем.

Во многих странах привлечение финансирования со стороны частного сектора играет важную роль в содействии обеспечению финансирования посредством собственного капитала и займов с целью запуска инфраструктурных проектов.

- Привлечение частного сектора может также помочь в переходе к инвестициям на основе принципа «платит пользователь» или самокупаемым инвестициям.
- Частичная или полная приватизация может повысить эффективность и снизить уровень потребности в государственном финансировании.

На многих инфраструктурных рынках частные фонды, инвестируемые напрямую в котирующиеся и не котирующиеся инфраструктурные активы, уже играют активную роль.

Пенсионные фонды являются ресурсообеспеченными и потенциально более крупными инвесторами транспортной инфраструктуры. Однако:

- необходим доступ к более качественным проектам, в которых обеспечен баланс риска и дохода с учётом интересов вкладчиков фонда. В этом отношении стратегическая транспортная инфраструктура может быть привлекательной.

В будущем, учитывая ожидаемые ограниченные возможности государственных фондов:

- важную роль будет играть увеличение инвестиций частного сектора в транспортную инфраструктуру.

Растёт поддержка экологически-ориентированного развития и «экологизации» транспорта. Ценные вклады могут быть сделаны на стадиях планирования и разработки инфраструктуры. После завершения разработки такие вклады могут значительно возрасти благодаря надлежащему управлению и использованию инновационных и энергоэффективных технологий.

Европейская Комиссия рассматривает возможность полного интегрирования портов в Трансевропейскую транспортную сеть (TEN-T) как часть сети мультимодального транспорта, включающую сообщение со связанными и примыкающими районами, что, помимо прочего, приведет к развитию каботажного судоходства.

«Портам в сети TEN-T отводится следующая роль:

- повышение эффективности европейской транспортной сети;
- содействие росту объёмов торговли ЕС с третьими странами;
- решение вопроса перегруженности основных сухопутных коридоров;
- укрепление связей между островными и периферическими регионами;
- укрепление мультимодального аспекта сети TEN-T».

Для того, чтобы связать TEN-T с сетями Центральной и Восточной Европы и Средиземноморским регионом, Комиссия предлагает повышать стандарты в этих портах, чтобы привести их в соответствие со стандартами портов Сообщества.

Изменение схем распределения

В результате контейнерных перевозок, в морском судоходстве возникла сеть с веерной структурой. Морские перевозчики всё больше используют региональные транспортные узлы для перевалки контейнеров.

«Концепция веерной структуры предусматривает максимальное использование крупных контейнеровозов, обеспечивая при этом максимальный рыночный охват портов». Это достигается через сеть региональных и под-региональных узлов с последующим предоставлением услуг удаленным объектам. Порт Джурджулешть является частью веерной сети в том, что касается фидерных перевозок из более крупного румынского порта Констанца. Крупные суда обеспечивают обслуживание между региональными узлами, а суда меньшего размера доставляют контейнеры по региону.⁵⁰

Масштаб исследования

Цель исследования порта Джурджулешть — повышение эффективности и результативности процедур оформления, выявление «заторов»/задержек и, по возможности, ознакомление с примерами передового опыта Европейского Союза/мирового передового опыта, предоставление рекомендаций/решений по улучшению процессов и, в то же время, обеспечение целостности границы, снижения затрат для бизнеса и последующее содействие бизнесу/торговле в порту.

Для этого в период с мая 2015 года по май 2016 года EUBAM, совместно с программой BRITe AMP США (программа регулирования предпринимательской, инвестиционной и торговой среды Агентства США по международному развитию), при поддержке Таможенной службы Республики Молдова и других СКГ, провели исследование МСПД, осуществив следующие мероприятия:

Описание задания

Данное задание состоит из 2 основных компонентов:

1. Определение и схематизация процедур контроля при оформлении, обработка и установление функциональных рабочих процессов в МСПД в рамках деятельности таможенной службы и других СКГ, связанных с ввозом, вывозом и транзитом коммерческих грузов (Компонент 1).
2. Подготовка комплексного «Анализа недостатков и потребностей» (Компонент 2) на основании сопоставления «передового опыта» ЕС и существующих на данный момент систем и процедур контроля и процессов ТСРМ и других СКГ в порту, включая осуществляемые мероприятия и проверки, связанные со свободной экономической зоной (СЭЗ) порта.

Предлагаемая методология

Схематизация и исследование процедур контроля при оформлении осуществлялись с использованием различных методов, включающих: кабинетный анализ, раздачу анкет/опросников и анализ ответов⁵¹, прямое наблюдение за процедурами оформления в порту на местах, беседы с ответственными сотрудниками с целью мониторинга практической работы.

1. Были выявлены, определены и отражены в графической схеме или диаграмме процедуры контроля оформления и процессы, включая, где это было уместно, те внешние процедуры, которые воздействуют на оформление (время выпуска) коммерческих грузов в порту.

⁵⁰ Модуль 2 Комплекта методических материалов по проведению реформ ВБ, с. 52–53.

⁵¹ Несмотря на просьбы предоставить комментарии (информацию) в форме опросов, рабочей группе по порту Джурджулешть не удалось получить письменных ответов ни от одного субъекта экономической деятельности в порту.

-
2. Был проведен «Анализ недостатков и потребностей», включающий всеобъемлющий анализ пяти конкретных индикаторов, способных повлиять на возможности СКГ по эффективной и результативной обработке грузов. При этом использовались следующие внутриведомственные, межведомственные и международные критерии интегрированного управления границами:
 - Законодательная и нормативно-правовая база;
 - Институциональная структура и развитие управления кадровыми ресурсами;
 - Процедуры;
 - Связь и обмен информацией;
 - Инфраструктура и оборудование.
 3. В Молдове не прекращается процесс гармонизации таможенных процедур с таможенным законодательством ЕС, Сводом таможенных стандартов ЕС и стандартами ВТамО, однако процедуры контроля и оформления должны включать «передовые методики» ЕС в том, что касается концепции интегрированного управления границами (ИУГ) в соответствии с «Руководством по ИУГ для внешнего сотрудничества ЕС» и текущими национальными стратегиями по ИУГ. В «Анализе недостатков и потребностей» были учтены данные аспекты, а также вопросы, касающиеся заинтересованных лиц, включая ветеринарную и фитосанитарную службы, а также предпринимателей, пользующихся услугами порта.

Итоги и результаты

Подготовка и точная структурная схема процедур, включая таможенные, ветеринарные, фитосанитарные и другие внешние процессы.

Отчет по анализу недостатков и потребностей, содержащий рекомендации по дальнейшему упрощению или улучшению процесса оформления, включая оценку операций, осуществляемых в свободной экономической зоне.

Выявление улучшений функциональных рабочих процессов и процедур контроля или других сфер воздействия, где были обнаружены недостатки в инфраструктуре и оборудовании.

Мероприятия

1. Разработка, планирование, организация и осуществление деятельности по созданию структурной схемы процедур (процессов) после проведения консультаций с ТСРМ, руководством порта Джурджулешть, портовым оператором и другими службами, а также бизнесом в порту.
2. Оценка порядка контроля оформления с учётом пяти специальных индикаторов (см. раздел «Предлагаемая методология») и подготовка детального отчёта «Анализ недостатков и потребностей» вместе с итоговыми рекомендациями.
3. Выявление и сбор информации: подготовка, проведение/раздача, сбор результатов, сопоставление и анализ опросов/анкет, анализ данных и подготовка итогового отчёта, включая рекомендации, направленные на сокращение и повышение эффективности процедур контроля оформления.
4. Выявление областей, где наиболее эффективным образом можно использовать передовой опыт ЕС в сфере ИУГ в том, что касается процедур (процессов) СКГ в МСПД.
5. Выявление других областей, требующих улучшений в форме поправок или корректировки функциональных рабочих процессов, механизмов связи и обмена информацией, а также недостатков, выявленных в инфраструктуре или оборудовании.

Таблица 2: План мероприятий

Порядок контроля и полные циклы при оформлении				
Компонент	Мероприятия	Результат	Итог	Период выполнения
1. Схематизация порядка и процесса	Определить и составить структурную схему или диаграмму порядка контроля и процессов при таможенном оформлении, включая те внешние процедуры, которые влияют на оформление коммерческого груза в порту Джурджулешть.	Понятная схема всех процессов и процедур, осуществляемых таможенной и другими СКГ, коммерческими структурами/агентствами, влияющими на таможенное оформление в порту Джурджулешть.	Выявление недостатков и потребностей в том, что касается порядка и процесса контроля при таможенном оформлении.	Май 2015 г.— май 2016 г.
2. Анализ недостатков и потребностей	Сравнить передовой опыт ЕС с существующими в ТСРМ и других СКГ системами процедур, циклов и функциональных рабочих процессов, включая свободную экономическую зону, при таможенном оформлении на основании пяти конкретных индикаторов: 1. Нормативно-правовая база; 2. Институциональная структура и развитие управления кадровыми ресурсами; 3. Процедуры; 4. Связь и обмен информацией; 5. Инфраструктура и оборудование.	Отчет об анализе недостатков и потребностей + рекомендации по упрощению и совершенствованию полных циклов таможенного контроля и оформления.	Повысить эффективность и результативность порядка контроля при таможенном оформлении в порту Джурджулешть, учитывая, помимо прочего, передовой опыт ЕС в сфере ИУГ.	Май 2015 г.— май 2016 г.

Основная цель:

В рамках процесса непрерывного анализа основной целью данного исследования МСПД является предоставление ТСРМ, другим СКГ и бизнесу, связанному с портом, обоснованных предложений и рекомендаций, которые будут содействовать модернизации процедур, улучшению общей эффективности и результативности для ускорения процесса оформления импортных, экспортных и транзитных грузов, а также выявлению мер, которые благоприятно повлияют на улучшение и усиление содействия торговле и улучшение инвестиционного климата порта, включая находящиеся в непосредственной близости районы и внутренние регионы.

Предыдущие отчёты — Полный список отчётов и других материалов, использованных для исследования МСПД, приведен в приложении IV.

Обзор СКГ

Ниже представлен список основных СКГ, ответственных за осуществление контроля на государственной границе Молдовы и рассматриваемых в данном исследовании. Тогда как представители таможенной и пограничной служб присутствуют непосредственно в порту, НАБПП принимает участие в контроле на основании информации или по запросу других служб.

Таможенная служба Республики Молдова (ТСРМ) (<http://www.customs.gov.md>);

Пограничная полиция Республики Молдова (ППРМ) (<http://www.border.gov.md>);

Ветеринарная и фитосанитарная служба (Национальное агентство по безопасности продуктов питания — НАБПП) (<http://www.ansa.gov.md>)

Названия, роли и функции молдавских СКГ сходны с общими примерами, описанными в таблице ниже.

Таблица 3:⁵² Пример функций служб контроля на границе, которые обычно находятся в ПП и портах

Служба	Роли контролирующей границу правоохранительных органов и СКГ в порту
Таможенная	Сотрудники таможни собирают или обеспечивают пошлины. Хотя традиционная роль таможни по сбору пошлин уже не является такой важной в странах с высоким и средним доходом, она всё ещё остаётся значительной в странах с низким доходом, которые находятся в сильной зависимости от таможенных сборов.
Иммиграционная/ Пограничная	Иммиграционные органы проверяют личность граждан, въезжающих или покидающих страну, в основном на основании паспортов и виз. В некоторых странах иммиграционные функции находятся в компетенции таможни. В других же странах иммиграционные проверки выполняются специальным отделом или полицией (пограничной полицией или службой).
Карантинная	Сотрудники карантинной службы обеспечивают охрану здоровья людей, животных и растений, предотвращая попадание инфекционных заболеваний и чужеродных вредителей в страну. Они дезинфицируют транспортные средства, занимаются мониторингом требований к безопасности здоровья и проверяют санитарные книжки.
Здравоохранения и сельского хозяйства	Органы здравоохранения обеспечивают выполнение санитарных и фитосанитарных требований, получая документальное подтверждение (сертификаты) или анализируя и физически досматривая груз.
Стандартизации / Экологическая	Промышленная продукция может проверяться на соответствие международным, региональным и национальным стандартам здравоохранения, безопасности, сохранности и честности.
Безопасности / Радиологическая	После событий 11 сентября 2001 г., по всему миру были усилены меры безопасности. В том числе возникла необходимость в установлении детекторов с целью предотвращения ввоза или вывоза радиоактивного материала. При выявлении подозрительных поставок вмешиваются органы контроля за использованием атомной энергии.
Природоохранная	Природоохранные органы контролируют вредные отходы, обеспечивают выполнение норм утилизации и регулируют торговлю находящимися под угрозой видами флоры и фауны и охраняемыми продуктами, например, древесиной.
Транспортная	Транспортные службы взвешивают грузовики, собирают налоги на дороги и обеспечивают выполнение правил получения транспортных разрешений и лицензий.

Таможенная служба

Обязанности и полномочия таможенной службы регулируется Таможенным кодексом (ТК) Молдовы. Недавно была продолжена реорганизация таможенной структуры 2015–2016 годов. Все соответствующие отделы службы в состоянии осуществлять предписанные функции, включая выполнение международных обязательств Молдовы. На сегодняшний день (по состоянию на август 2016 года) в службе работают 1500 человек, однако планируется дальнейшее сокращение числа сотрудников.

⁵² Пособие «Набор инструментов по управлению торгово-транспортным коридором» Чарльза Кунака и Робина Каррутерс, с. 167.

Управление национальной и международной деятельностью таможен осуществляется через Главное управление (ГУ) в Кишинёве. В ПП в порту в полномочия службы входят проверки и контроль ввоза и вывоза товаров, въезда и выезда пассажиров и всех типов транспортных средств, а также захода и выхода всех типов судов, предотвращение нарушений прав интеллектуальной собственности (ПИС), защита культурного наследия и содействие другим правоохранительным органам в борьбе с контрабандой и терроризмом.

Таможня укрепила свой административный и функциональный потенциал, внедрив информационно-коммуникационные системы, включая систему электронного оформления деклараций «ASYCUDA World»⁵³ — программу компьютеризированной регистрации и управления рисками, доступ к которой есть у всех таможенных органов. За контроль, мониторинг, эксплуатацию и обновление данной программы отвечает ГУ в Кишинёве.

В программе «ASYCUDA» выполняется анализ рисков и устанавливаются критерии отбора на национальном, местном и региональном уровнях в отношении импортных, экспортных и транзитных деклараций, благодаря чему определяются поставки, требующие дополнительных физических проверок и досмотра. Уже было принято законодательство (статьи 142, 143 и 144 ТК), которым предусмотрена необходимость подачи предварительной таможенной декларации с указанием, что она используется для анализа рисков.

Кроме этого, в том, что касается упрощенных процедур, понятие «уполномоченный экономический оператор» (УЭО) было официально включено в Таможенный кодекс РМ (Законодательный акт № 1149/2000), Раздел 28¹, статьи 195¹–195³ 54. При содействии EUBAM, был достигнут прогресс в присоединении к Новой компьютеризированной транзитной системе ЕС (НКТС) и к Конвенции об общем транзите, продолжилось развитие и внедрение пост-таможенного аудита (ПТА) и других упрощенных процедур для соответствующих требованиям субъектов.

Ветеринарная и фитосанитарная служба (НАБПП)

Национальное агентство по безопасности продуктов питания (НАБПП) было создано путем слияния Санитарно-ветеринарного агентства и Агентства по безопасности продуктов с Главной инспекцией по фитосанитарному надзору и семенному контролю. В рамках нормативно-правовой базы ветеринарного и фитосанитарного законодательства, связанного со здоровьем, сохранностью и безопасностью животных и растений, сферой полномочий НАБПП однозначно предусмотрен полный контроль на границе на основании анализа рисков.

Проверки в МСПД выполняются агентством НАБПП в соответствии с Законом № 15 от 28.03.2013 «О специальных проверках, которым устанавливается порядок документального и физического контроля, идентификации товаров и отбора проб», а также Постановлением Правительства № 1073 «Об оптимизации порядка пересечения государственной границы грузовыми и пассажирскими автотранспортными средствами, изменении и признании утратившими силу некоторых нормативных актов» (обмен информацией).

53 «ASYCUDA World» — полное название «The ASYCUDA World System» (ASYCUDA — Автоматизированная система для таможенных данных) — была разработана Конференцией ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД). «ASYCUDA World» представляет собой компьютеризированную систему по обработке и организации таможенных деклараций. Система «ASYCUDA World» может обрабатывать таможенные декларации, бухгалтерские данные, грузовые манифесты, транзит и временные режимы, например, размещение товаров на складе, вывоз товаров со склада и т. д. «ASYCUDA World» также генерирует статистические данные по торговле, которые могут быть использованы для экономического анализа. Кроме этого, «ASYCUDA World» учитывает международные коды и стандарты, разработанные ISO (Международной организацией по стандартизации), ВТамО (Всемирной таможенной организацией) и ООН (Организацией Объединенных Наций). Используемая на данный момент платформа «ASYCUDA World» объединяет версии 4.2.0 и 4.2.1; операционная система Red Hat Linux; RDBMS: Oracle 10gR2; Oracle Java; SO Class 2.2.17.

54 См. смежное законодательство: Постановление правительства № 647 от 07.08.2014 г. о введении в действие положений Таможенного кодекса; Приказ Таможенной службы № 483-о от 13.11.2014 г. об утверждении методологических норм процедуры предварительного аудита; Приказ Таможенной службы № 50-О от 16.02.2015 г. о внедрении таможенных упрощений и преимуществ для уполномоченных экономических операторов.

Работа нового агентства направлена на осуществление контроля, основанного на анализе рисков, и, помимо других нововведений, предусматривает использование объединенных систем контроля и мониторинга при импорте/экспорте животных, растений, продуктов питания, а также применение системы раннего оповещения в области продовольственной безопасности.

ППРМ

Стратегией интегрированной пограничной безопасности ЕС для пограничной полиции предусмотрена модель контроля с четырехуровневым доступом (приложение XVI), обязательство по выполнению которой взяла на себя ППРМ. Данная модель содержит следующие элементы: а) деятельность внутри страны, б) деятельность на границе, в) трансграничное сотрудничество и г) деятельность в третьих странах, которая заключается в пограничном контроле и состоит из пограничных проверок, охраны границы, анализа рисков, управления миграцией, борьбы с преступностью и содействия перемещениям через границу. Пограничные вопросы в ЕС регулируются юридическим документом — Шенгенской конвенцией (Конвенцией о применении шенгенского соглашения от 14 июня 1985 года). Т.к. МСПД является международным пунктом пропуска для грузов и пассажиров, ППРМ присутствует в порту и упоминается в данном исследовании. Однако, в связи с тем, что деятельность ППРМ не имеет прямого воздействия на оформление контейнерных грузов, основное внимание уделяется ТСРМ и НАБПП.

Общие характеристики Международного свободного порта Джурджулешть (МСПД)⁵⁵

В результате соглашения, заключенного между Республикой Молдова и Украиной в 1998 году после распада Советского Союза, Молдова получила доступ к Черному морю. Это произошло благодаря тому, что Украина передала Молдове участок возле деревни Джурджулешть и железнодорожной станции Басарабьяска в обмен на контроль над дорогой, соединяющей Измаил и Рени⁵⁶.

Как упоминалось ранее, МСПД — это единственный доступ Республики Молдова к Дунаю и Черному морю. Это частное предприятие с частным оператором — обществом с ограниченной ответственностью «Danube Logistics». За последние 8 лет порт значительно развился и вырос: в 2010 году был построен новый контейнерный терминал, а также дополнительные объекты, которые значительно увеличили пропускную способность порта.

Порт также выступает в роли стратегического резерва для перевалки нефти и угля и обеспечивает независимость Республики Молдова от соседних стран, составляя конкуренцию другим дунайским портам.

Портовый оператор и Правительство Республики Молдова планируют и дальше расширять роль мощностей порта, в частности в области перевалки грузов и контейнеров, и улучшать логистические связи внутри региона и с другими портами Черного моря, а также повышать эффективность торговли дунайского коридора. Статус Свободной экономической зоны порта — это элемент развития потенциала и мер содействия торговле, принятых портовым оператором и Правительством Молдовы для развития экономической деятельности в порту и регионе.

55 См. <http://www.gifp.md/>.

56 В результате договора от 1998 года об обмене земельными участками, Республика Молдова получила прямой доступ к р. Дунай, что способствовало развитию порта Джурджулешть. Портовый комплекс состоит из пассажирского терминала и грузового причала на р. Прут под управлением государственного предприятия «Речной порт Унгень» и частного Международного свободного порта Джурджулешть (МСПД), состоящего из пяти терминалов на пересечении рек Дунай и Прут, а также мощностей по сосредоточению компаний и производства. Портовый комплекс может принимать небольшие морские суда, обеспечивая, таким образом, не прямой доступ к международной морской торговле. Перевалка грузов в порту Джурджулешть возросла с 67 953 тонн в 2009 г. до 1 083 506 тонн в 2014 г. С целью стимулирования инвестиций в важный для энергетической и транспортной безопасности Молдовы объект, а также для развития международной торговли, МСПД до 2030 года был предоставлен статус, аналогичный статусу СЭЗ. Генеральный инвестор МСПД и Правительство Молдовы подписали договор аренды земли сроком на 99 лет.

МСПД расположен на южной границе Молдовы на 133,8 км (72,2 морской миле) реки Дунай и может принимать как речные, так и морские суда. Доступная глубина воды достигает 7 м. Порт занимает стратегически выгодное местоположение и граничит с Украиной и ЕС (Румынией), а также имеет доступ к автомобильным, железнодорожным и речным транспортным коридорам. Такое транспортное сообщение связывает порт с международными торговыми и транспортными маршрутами, например, с Каналом Рейн-Майн-Дунай, Черным морем, 14 европейскими странами и Северным морем, а также европейскими и российскими железными дорогами и международными дорожными сетями.

С момента своего основания порт постепенно развивается и расширяется и на данный момент включает бизнес-парк и пять коммерческих терминалов.⁵⁷

- **Терминал нефтепродуктов (2007 г.)**

«Терминал нефтепродуктов находится в собственности и управляется компанией «Danube Logistics». Терминал состоит из причала на реке Дунай, резервуарного парка, состоящего из восьми резервуаров, автозагрузочной станции и, начиная с середины 2012 года, станции по перевалке нефтепродуктов в/из вагоны/ов совмещенной железной дороги. Глубина воды на причале терминала составляет не менее 7 м, что обеспечивает доступ как для морских судов, так и для речных барж. Одновременно можно загружать на суда и выгружать с судов три разных вида нефтепродуктов. Общий объем резервуарного парка составляет 63 600 кубических метров, разделенных между 8 резервуарами, вместимостью от 4200 до 12 600 кубических метров. Четыре из восьми резервуаров оборудованы понтонами для хранения бензина и других легких нефтепродуктов. Железнодорожный терминал нефтепродуктов с совмещенной железной дорогой, который в настоящий момент находится на стадии строительства, позволит компаниям перевозить нефтепродукты напрямую в/из СНГ и Европейского Союза посредством железной дороги. Мощность терминала нефтепродуктов превышает 1 миллион тонн в год»⁵⁸.

- **Терминал для перевалки растительного масла (2011 г.)**

«Терминал для перевалки растительного масла Международного свободного порта Джурджулешть начал свою работу в ноябре 2011 г. ООО «SC Trans Bulk Logistics», дочерняя компания группы компаний «TransOil», построила терминал для перевалки растительного масла и является его оператором в сотрудничестве с компанией «Danube Logistics». Терминал обладает вместимостью 6 000 метрических тонн и может принимать суда грузоподъемностью 10 000 тонн»⁵⁹.

- **Зерновой терминал (2009 г.)**

«Зерновой терминал Международного свободного порта Джурджулешть начал свою работу в июле 2009 г. ООО «SC Trans Bulk Logistics», дочерняя компания группы компаний «TransOil», построила зерновой терминал и является его оператором в сотрудничестве с компанией «Danube Logistics». Терминал обладает вместимостью 50 000 метрических тонн и способен принять до 3000 метрических тонн в день посредством железнодорожного и автомобильного транспорта. В то же время суда вместимостью 7000 тонн могут быть загружены со скоростью 300 метрических тонн в час»⁶⁰.

- **Терминал насыпных грузов (2011 г.)**

«Терминал насыпных грузов принадлежит и управляется компанией «Danube Logistics» и расположен на реке Прут на территории примерно в 4 гектара. Терминал будет в основном

57 По состоянию на 01.01.2015 г. за все время своей деятельности в порт было всего инвестировано 62,4 млн. дол. США, включая 3,5 млн. дол. США за 2014 год — См. Научный бюллетень морской академии «Mircea cel Batran», том XVIII — 2015 — выпуск 1, опубликовано пресс-службой морской академии «Mircea cel Batran», «Academy Press», Констанца, Румыния // Журнал занесен в указатель: PROQUEST SciTech Journals, PROQUEST Engineering Journals, PROQUEST Illustrata: Technology Journals, PROQUEST Military Collection PROQUEST Advanced Technologies & Aerospace «РОЛЬ МЕЖДУНАРОДНОГО СВОБОДНОГО ПОРТА ДЖУРДЖУЛЕШТЬ В РАЗВИТИИ ЭКОНОМИКИ МОЛДОВЫ», Вячеслав БАРДАН, Технический университет Молдовы, приложение V.

58 См. там же

59 См. там же

60 См. там же

использоваться для перевалки щебня, нефтяного кокса и шлаков из речных барж в железнодорожные вагоны и грузовики. Баржи будут разгружаться либо плавучим краном, либо мобильным портовым краном».⁶¹

- **Контейнерный терминал и терминал генеральных грузов (2012 г.)**

«11 января 2012 г. компания «Danube Logistics» ввела в эксплуатацию свой новый контейнерный терминал и терминал генеральных грузов. Открытая площадка для хранения терминала площадью около 2-х гектаров имеет прямой доступ к железной дороге и в общей сложности 48 розеток для зарядки рефрижераторных контейнеров. Оборудование терминала состоит из 70-тонного мобильного портового крана Sennebogen, погрузчика Kalmar и двух грузоподъемников. В 2014 году объём перевалки контейнерных грузов возрос на 69% по сравнению с 2013 годом и достиг 7 786 контейнеров. По сравнению с прошлым годом, общее число контейнеров, ввезенных в МСПД, возросло на 58%. Около 57% контейнерного импорта происходит из Китая, 10% — из Испании, 6% — из Индии, 5% — из Израиля и 3% — из Турции. В целом, в 2014 году молдавские импортеры получили контейнеры из 49 различных стран. Зерновые продукты поставлялись в порт Джурджулешть из стран Азии, например, Индонезии, Малайзии, Тайваня, Индии и Филиппин. Морские контейнеры использовались для экспорта других продуктов, таких как вино и спиртные напитки, орехи, сухофрукты, яблоки, концентрат яблочного сока и сахар. В целом, экспорт контейнерных грузов увеличился на 85%, а молдавские товары попали на рынки 43 стран».⁶²

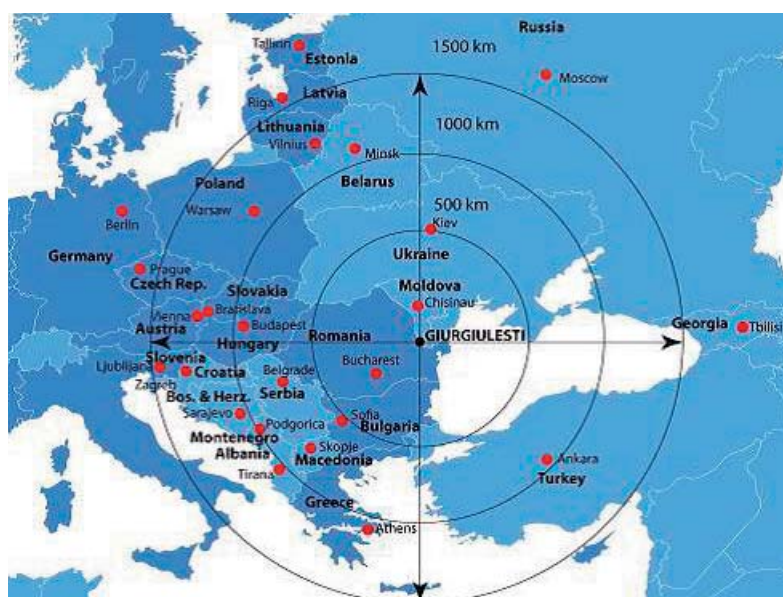
- **Терминал Ро-Ро (в стадии строительства)**

«Рядом с контейнерным терминалом и терминалом общих грузов компания «Danube Logistics» в настоящий момент строит рампу Ро-Ро, которая завершена на приблизительно 80%».

- **Терминал со смешанной железнодорожной колеей (2014 г.)**

Особое значение имеет открытие в порту терминала со смешанной железнодорожной колеей, состоявшееся 4 сентября 2014 года. Будучи первым частным терминалом со смешанной колеей в Республике Молдова, он обеспечивает железнодорожную перевозку жидких и сухих грузов, включая контейнерные грузы напрямую из/в Молдовы/-у, страны СНГ и ЕС.

Рис. 1: Географическое положение Международного свободного порта Джурджулешть



Источник: www.gifp.md

61 См. там же

62 Научный бюллетень морской академии «Mircea cel Batran», том XVIII — 2015 — выпуск 1, опубликован пресс-службой морской академии «Mircea cel Batran», Констанца, Румыния // Журнал занесен в указатель журналов: PROQUEST SciTech Journals, PROQUEST Engineering Journals, PROQUEST Illustrata: Technology, PROQUEST Technology Journals, PROQUEST Military Collection PROQUEST Advanced Technologies & Aerospace «РОЛЬ МЕЖДУНАРОДНОГО СВОБОДНОГО ПОРТА ДЖУРДЖУЛЕШТЬ В РАЗВИТИИ ЭКОНОМИКИ МОЛДОВЫ», Вячеслав БАРДАН, Технический университет Молдовы.

Несмотря на свое стратегическое расположение и тримодальную транспортную инфраструктуру, порт обладает обширным потенциалом стимулирования и содействия развитию бизнеса, т.к. функционирует в малозатратной среде и пользуется преференциальным таможенным и налоговым режимом. Оператором государственного пассажирского и грузового терминала является государственное предприятие «Унгеньский речной порт» под юрисдикцией Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры (МТДИ).

Компания «China Shipping Container Lines»

В июне компании «Danube Logistics» и «China Shipping Container Lines» подписали договор, который позволит компании «China Shipping Container Lines» расширить свои предоставляемые по всему миру услуги до Молдовы. «China Shipping Container Lines» — второй международный контейнерный перевозчик⁶³, который предоставляет прямые услуги в МСПД⁶⁴. Благодаря заключению договора компании могут экспортировать грузы в обычных или рефрижераторных контейнерах из Молдовы на мировые рынки. В частности, эти услуги будут выгодны молдавским предприятиям, которые поставляют сельскохозяйственные товары — вино, зерновые, фрукты и поголовье скота — на рынки в общей сложности 43 стран средиземноморского региона, Северной Африки, Азии и Персидского залива.

Такой новый вид деятельности поможет стать МСПД региональным торговым центром и будет содействовать развитию новых логистических центров и бизнес-парков Нового Шёлкового Пути, включая «Морской шелковый путь XXI века». Это будет способствовать развитию экономики Молдовы, которая недавно пострадала от геополитических проблем в регионе в результате российских торговых санкций в отношении молдавских товаров⁶⁵.

Сотрудничество между портом и компанией «China Shipping Container Lines» является частью долгосрочной стратегии по развитию инвестиционного климата порта для китайских компаний, которые хотят получить доступ на рынки Молдовы, Европейского Союза и стран СНГ. Такая стратегия кажется успешной, т.к., согласно информации⁶⁶, полученной от компании «Danube Logistics», в 2015 году «общее число контейнеров, переваленных через Международный свободный порт Джурджулешть и поставленных в порт Констанца или вывезенных из порта компанией «Danube Logistics», выросло на 3% и достигло 7 986 контейнеров (9 912 TEU). Несмотря на то, что на фоне сложной экономической ситуации снизилось количество импортированных контейнеров, число контейнеров с молдавской продукцией, предназначенной для экспорта, увеличилось на 42%».⁶⁷

63 <http://www.marinelink.com/news/shipping-service-moldova393699.aspx>

64 В 2014-м году объём перевалки контейнеров через Международный свободный порт Джурджулешть вырос на 68% и составил более 11 000 TEU. В прошлом году, на долю Китая приходилось 57% импорта в контейнерах; что касается экспорта, из Международного свободного порта Джурджулешть на азиатские рынки было отправлено 76% контейнеров. См. <http://www.gifp.md/>.

65 <http://www.euronews.com/2015/04/17/the-danube-provides-new-trade-route-for-moldova/>.

66 Всего в 2015 году объём перевалки грузов в порту Джурджулешть возрос на 13% и достиг 868,7 тысяч тонн. За год более 330 различных судов воспользовались услугами порта. Инвестиции в порт выросли на 1,1 млн. дол. США и достигли 63,7 млн. дол. США. Их основная доля пришлась на компании «Danube Logistics» — 49,4 млн. дол. США, «Trans Cargo Terminal» — 7,9 млн. дол. США и «Trans Bulk Logistics» — 4,1 млн. дол. США. См. Отчет от 18 апреля 2016 года, опубликованный в «ИНФОТАГ».

67 Согласно портовой администрации, наибольшими объемами экспортировались зерно, масличные семена, вино, алкогольные напитки, пищевые продукты и древесина. Основными странами назначения экспорта стали: Индонезия (41%), Малайзия (20%), США (8%), Мьянма (7%) и Таиланд (5%). При этом использовались различные крупные морские контейнерные линии, а маршруты пролегли через румынский порт Констанца. См. http://www.infotag.md/press_release_en/222416/.

Компонент 1.

Схематизация процессов.

Схемы процессов МСПД

Сводный обзор процессов, процедур и последовательность мероприятий, проводимых во время оформления контейнеров в порту для импорта, экспорта и транзита, показан на следующих ниже двух «Схемах процессов».

Импорт

Импортируемые товары оформляются для свободного обращения на таможенной территории, только после того, как импортер выполнит все требования по платежам и мерам экономической политики. В рамках данной процедуры существует ряд режимов, которые позволяют подвергать товары разным процессам или срокам без оплаты пошлин.

Транзит

В режиме транзита товары перевозятся под таможенным контролем из одного таможенного пункта в другой без оплаты каких-либо пошлин и/или налогов, если только другое не предусмотрено законодательством.

Экспорт

Режим экспорта предполагает, что товары вывозятся с таможенной территории Молдовы навсегда. Товары могут помещаться в этот режим в том случае, если уплачены все предусмотренные налоги и сборы, соблюдены меры экономической политики и другие требования, установленные законом.⁶⁸

Каждая «Схема процессов» в форме последовательности операций иллюстрирует маршрут прохождения документации, который позволяет различным транспортным средствам и товарам, которые ими перевозятся, перемещаться по территории порта от точки прибытия судна до пункта окончательного оформления и выпуска.

На схемах показаны ключевые точки процесса оформления в порту, где осуществляются конкретные процедуры контроля на границе, в том числе и процедуры, выполняемые ППРМ, ТСРМ⁶⁹, санитарно-эпидемиологической, ветеринарной и фитосанитарной службами. Каждая «Схема процессов» сопровождается кратким текстовым описанием необходимых процедур.

Упомянутые «Схемы процессов» основаны на «Технических нормах свободного порта Джурджулешть»⁷⁰, которые определяют процесс таможенного и пограничного контроля государственными службами на границе морских/речных грузовых/пассажирских судов на въезд в/выезд из Республики/и Молдова через порт Джурджулешть через ПП «Джурджулешть» для морского сообщения (ПП № 1027 от 03.10.2005) с целью проверки грузов и пассажиров, которые перевозятся и пересекают таможенную (государственную) границу Республики Молдова через порт Джурджулешть, а также взаимодействие служб контроля и служб, предоставляющих другие услуги в порту. Нормы разработаны на основании Закона «О государственной границе Республики Молдова» № 215-XIII от 04.11.2011, ПП № 434 от 19.06.2012 «О пограничной полиции», ПП № 808 от 09.08.2000 «Об изменениях и дополнениях, внесенных ПП РМ № 1070 от 14.08.2002, ПП № 926 от 12.12.12 о государственной границе и других договорах, стороной которых является Республика Молдова (РМ)», Морского кодекса РМ, Таможенного кодекса

68 http://photos.state.gov/libraries/moldova/106281/PDF/Customs_Clearance.pdf.

69 В Приказе ТСРМ № 157 от 20.04.2012 года описывается подробно, шаг за шагом процедура таможенного оформления товаров, ввозимых/вывозимых через порт Джурджулешть. Данный Приказ основан на Постановлении Правительства № 1027 от 2005 г., которым учрежден международный пункт пропуска «Джурджулешть-порт».

70 См. Приложение III. Технологическая схема МСПД (от 2013 г.).

Молдовы № 1149-XIV от 20.07.2000, Закона № 283 от 28.12.2011 «О пограничной полиции», Закона № 1150 от 20.07.2000 «О таможенной службе» и других нормативных документов о применении информационной системы «ASYCUDA World».

В соответствии с действующим законодательством, мероприятия по организации контроля в ПП выполняются совместно начальником ПП и начальником таможенного поста, которые в пределах своих полномочий принимают решения относительно разрешения или отказа в пересечении государственной границы для лиц, морских/речных судов, грузов и товаров.

В этом плане в МСПД капитаном порта, по взаимному соглашению между таможенным постом «Джурджулешть» для морского сообщения и Пограничной полицией создаются зоны пограничного и таможенного контроля, где применяется особый режим, который должны соблюдать все физические и юридические лица, а также транспорт, который перевозит грузы и другие товары через государственную границу. Существующие «Технологические нормы» регулируют действия и взаимодействие всех СКГ, которые работают в ПП:

1. Пограничная полиция;
2. Таможенная служба;
3. Капитан порта «Джурджулешть»;
4. НАБПП (по необходимости);
5. Санитарно-эпидемиологическая служба;
6. Экспедитор.

Пограничный контроль морских/речных грузовых/пассажирских судов с молдавской/зарубежной регистрацией на въезд на/выезд из территории/и Молдовы через МСПД осуществляется «бортовой комиссией», в которую входят представители следующих служб:

1. Пограничная полиция;
2. Таможенная служба;
3. Капитан порта «Джурджулешть»;
4. Представитель НАБПП (по необходимости);
5. Санитарно-эпидемиологическая служба;
6. Экспедитор.

Применяется следующая последовательность формальностей для разрешения лицам, морским/речным судам и товарам пересечь государственную границу:

Въезд в и выезд из Республики Молдова

- а) Пограничный контроль (Пограничная полиция);
- б) Таможенный контроль (Таможенная служба);
- в) Санитарно-эпидемиологический контроль (в случае необходимости).

Рис. 2: Схема процессов 1. Процессы оформления в МСПД при импорте/транзите (прилагается)⁷¹

⁷¹ Полноразмерные схемы процессов содержатся в кармане на задней обложке настоящего исследования.

До прибытия грузового судна в порт «Джурджулешть» (Общее):

- i. В Европейском Союзе предоставление, что с 1 января 2011 года является обязательным, заблаговременной информации является частью «Правил таможенной безопасности». В отношении морских грузов срок предоставления такой информации составляет 24 часа до погрузки. В Молдове предварительная информация⁷² подается не меньше, чем за 2 часа до⁷³ прибытия судна из зарубежного порта капитаном судна или экспедитором. В других странах предоставление предварительной информации позволяет обращаться к властям порта и СКГ с просьбой о применении процедуры, которая известна как «свободная практика».
- ii. Предоставление «свободной практики», все чаще с помощью электронного подтверждения и электронной подписи, позволяет приступить к немедленной разгрузке сразу после захода судна в порт, без необходимости прохождения проверок «бортовой комиссии». Кроме того, заблаговременное ходатайство о предоставлении «свободной практики» дает СКГ, в частности таможенной службе, возможность начать процесс предварительного анализа рисков — ключевой фактор для лучшего содействия торговле и более оптимального использования ресурсов. В настоящее время положение о «свободной практике» в МСПД отсутствует в «Технологических нормах» СКГ, следовательно, действуют процедуры «бортовой комиссии».
- iii. В соответствии с «Технологическими нормами» МСПД, ППРМ получает один раз в неделю от администрации порта полный перечень ожидаемых заходов в порт/ отходов из порта МСПД (это позволяет начальнику ППРМ в порту проводить тактический анализ рисков и обеспечивать соответствующие смены необходимыми ресурсами);⁷⁴
- iv. Не менее, чем за два часа до прибытия судна агент связывается по телефону с ППРМ и подтверждает точное время прибытия судна, как и информацию, которая может повлиять на график работы СКГ. Капитан должен также отдельно сообщить имя и адрес агента, который будет представлять интересы судна в МСПД. Агент получает от Администрации разрешение на вход на территорию порта и информацию о расположении причала. На данном этапе процесса ППРМ получает бумажную копию судовой роли.
- v. Капитан или агент готовит дубликат судовой роли и, в случае необходимости, списка пассажиров на борту судна, и отправляет эти документы в ППРМ и ТСРМ еще до прибытия.⁷⁵
- vi. Заблаговременно до прибытия судна капитан также предоставляет, через агента, декларацию о состоянии здоровья, указывая наличие каких-либо заболеваний у команды/ пассажиров.⁷⁶ Такое уведомление содержит:
 - ожидаемое время прибытия судна, включая настоящее местонахождения;
 - название судна и его максимальную осадку;
 - судовую роль и/или список пассажиров;

72 Предоставляемая заблаговременно предварительная информация должна включать в себя документы относительно владельца, регистрации, охраны, безопасности, состояния здоровья членов экипажа судна и пассажиров, вида груза, последних портов захода и т. п. в соответствии со статьями 17 (использование информации) — 17¹ (обмен информацией); статьями 144–145 Главы 23 ТК РМ и в соответствии с требованиями Конвенции ФАЛ Международной морской организации, и Конвенции СОЛАС (международной конвенции по охране человеческой жизни на море), соглашения о безопасности международного режима мореплавания, которое обеспечивает соблюдение минимальных стандартов при строительстве, оборудовании и эксплуатации судов, которые ходят под флагами стран, подписавших это соглашение. Конвенция СОЛАС является наиболее важным из всех международных соглашений, касающихся безопасности торговых судов.

73 В некоторых случаях в зоне Балтийского моря и Черного море, когда переход между портами составляет меньше 24 часов, применяется правило, согласно которому предварительная информация должна быть отправлена как минимум за один час до предполагаемого прибытия судна. С этой точки зрения, ситуация в порту Джурджулешть выглядит гораздо лучше, поскольку, во-первых, движение контейнеров в плане оборота не является таким интенсивным, а таможенная служба получает данные отдельно из двух независимых источников. Информация отправляется местным брокером «Danube Logistics» в Констанце оператору порта «Danube Logistics», который немедленно переправляет ее таможене Джурджулешть. С другой стороны, существует взаимное соглашение между румынской и молдавской таможенными службами, в соответствии с которым те же данные отправляются подразделением АР, которое находится в южном контейнерном терминале Констанцы, в адрес молдавской таможни в Джурджулешть с некоторыми оценками рисков и показаниями относительно возможных рисков. В зависимости от погодных условий, переход судна из порта Констанцы в порт Джурджулешть занимает, как минимум, один день.

74 Новые суда заходят редко, большинство судов являются регулярными пользователями.

75 Если, в результате форс-мажорных обстоятельств, списки не могут быть отправлены ППРМ и ТСРМ, то копия отправляется в адрес ближайшего пункта пропуска или капитана порта, которые пересылают списки в адрес ППРМ и ТСРМ в МСПД.

76 Если в декларации о состоянии здоровья отмечены заболевания среди команды/пассажиров, то в составе «бортовой комиссии» должен также быть врач, который поднимается на борт первым.

- запланированные действия: импорт (порт погрузки)/экспорт (порт назначения);
- грузовую ведомость/манифест (погрузка/разгрузка);
- количество груза;
- флаг судна;
- причал, где судно будет швартоваться.⁷⁷

Действия Пограничной полиции Республики Молдова (ППРМ) в порту:

- В «Технологических нормах» МСПД указано, что после захода судна в порт (зону контроля), агент или другой представитель судовладельца или получателя груза получает от капитана порта разрешение на доступ к судну. После швартовки судна агент собирает «бортовую комиссию».*
- После прибытия, «бортовая комиссия» поднимается на борт судна и выполняет ряд установленных и обязательных проверок, в том числе предварительные проверки документов с целью определения соответствия судна, экипажа и груза санитарным и эпидемиологическим нормам, а также требованиям к документам. При этом, комиссия вводит соответствующие данные в базу данных «Traversarea Frontierei» (пересечение границы) автоматизированной информационной системы (АИС).⁷⁸*
- ППРМ возвращает капитану подписанную копию судовой роли и/или списка пассажиров для предъявления по требованию в пределах порта. Капитан или агент информируют ППРМ, ТСРМ о любых изменениях в команде или количестве пассажиров. Капитан также обязан информировать ППРМ и ТСРМ, по возможности до прибытия в МСПД, о наличии на борту «безбилетников».⁷⁹ В то же время, «безбилетники» остаются под надзором капитана судна.*
- Если кто-либо из команды намерен покинуть судно, агент обязан проинформировать об этом ППРМ, которая регистрирует въезд на территорию Молдовы и поставит штамп в судовую роль.*
- Если член команды планирует покинуть Молдову (через другой ППП) после получения разрешения на въезд через порт, то ППРМ попросит предъявить международный паспорт для выполнения процедур пограничного контроля на точке въезда и проставления соответствующих штампов. В подобных обстоятельствах, члены команды обязаны соблюдать действующие требования для въезда (виза, в случае необходимости, и т.п.).*

Действия Таможенной службы Молдовы (ТСРМ) в порту:

- Предварительная информация о прибытии контейнеров поступает от «Danube Logistics» после загрузки судна в Констанце. Получаемая информация включает в себя номер контейнера, краткое описание груза, вес брутто/нетто, имя экспортера/импортера, порт отправления и номер пломбы.*
- Получение данной информации дает таможене примерно 24 часа для выполнения анализа рисков заблаговременно до прибытия судна.*
- Примерно за 2 часа до прибытия судна, агентом пересылается также грузовая ведомость в электронной форме на адрес ТСРМ в порту, подразделения анализа рисков (ПАР) Кагульской таможни и отдел анализа рисков в Кишиневе.*
- В грузовую ведомость и документы судна, предоставленные капитаном, таможеней проставляются штампы на борту, приспускается желтый флаг⁸⁰ (в случае необходимости).*

⁷⁷ ППРМ просит суда, впервые заходящие в порт, предоставить структурный план судна с целью определить возможные места сокрытия. Судовые роли и структурные планы хранятся у ППРМ для дальнейшего использования в целях тактического анализа рисков.

⁷⁸ ППРМ использует переносные устройства регистрации, работающие в режиме офлайн. Сопоставление с предупредительными сигналами системы происходит только тогда, когда устройство подключается к сети после ухода с корабля. После процедур регистрации и синхронизации с сервером, ППРМ дает судну разрешение на въезд/выезд (или предпринимает другие необходимые меры).

⁷⁹ «Безбилетник» (англ. stowaway) — это лицо, которое тайно проникает на транспортное средство, такое как судно, самолет, поезд, грузовой автомобиль или автобус, с целью не платить за проезд и не быть обнаруженным. См. <https://en.wikipedia.org/wiki/Stowaway>

⁸⁰ Суда, прибывающие из зарубежных портов, традиционно демонстрируют поднятый желтый «Квебек» или флаг «Q», который свидетельствует о том, что судно декларирует себя свободным от карантинного заболевания и приглашает на борт государственный контроль порта для инспекции с целью получить «свободную практику». См. https://en.wikipedia.org/wiki/Yellow_flag_%28contagion%29

-
- v. Исходя из анализа рисков, ТСРМ предпринимает совместный контроль судна, в том числе его досмотр, вместе с ППРМ.
 - vi. Проверка пломб;
 - vii. Заполнение документов о прибытии судна и занесение подробностей в журнал «Заход/Отход судов».
 - viii. После успешного завершения работы «бортовой комиссии», капитан получает разрешение на разгрузку.

Обработка груза после прибытия в порт Джурджулешть.

Действия ТСРМ и НАБПП в порту:

- i. Товары, подпадающие под первые 24 Главы Таможенного тарифа (живые животные, продукты животного происхождения, растения и материалы растительного происхождения), подлежат ветеринарному и фитосанитарному контролю. Если для грузов, входящих в сферу интересов НАБПП, требуется оформление (в том числе для внутреннего транзита или экспорта), агент просит инспекторов ветеринарной и фитосанитарной служб присоединиться к «бортовой комиссии». Процесс оформления контейнеров и других транспортных средств, перевозящих такие товары, начинается с предварительной проверки документов, представляющих собой необходимые и сопровождающие лицензии и/или сертификаты санитарных служб. Если не требуется физический досмотр или забор проб, то документы одобряются.
- ii. Когда товары прибывают в МСПД, в ТСРМ предоставляется электронным путем грузовая ведомость для каждого контейнера. К концу второго рабочего дня после физического прибытия товаров, они должны быть помещены под один из законно установленных таможенных режимов (Ст. 176 ТК РМ).
- iii. После выгрузки из судна, контейнеры могут быть взвешены по просьбе перевозчиков (для определения платы за транспортировку).
- iv. Информация о весе брутто передается в ТСРМ (не считается таможенным контролем), которая сверяет подробные данные с весом, задекларированным в коносаменте.⁸¹
- v. Разгруженные грузы/контейнеры, которые не требуют оформления в качестве импорта (IM) или транзита, перемещаются на участок СЭЗ, где они могут оставаться в порту на протяжении неограниченного периода времени. Получатели оплачивают только сборы за складское хранение.⁸² и⁸³
- vi. Обязательная регистрация для товаров, предназначенных для свободного обращения (внутреннего применения), в порту применяется по отношению к партиям сигарет и топлива⁸⁴.
- vii. Таможенные процедуры (декларирование и оформление) в отношении груза в режимах импорт/транзит выполняются на основании общих правил, установленных Таможенным кодексом Республики Молдова — Приказ № 276-О от 25.10.2002 года, и других действующих нормативных документов.
- viii. ТСРМ проводит дополнительные проверки контейнеров, если повреждены пломбы или подробные данные отличаются от тех, которые указаны в транспортных документах.⁸⁵
- ix. Для перемещения контейнеров в пределах порта, не требуется дополнительных деклараций.

81 В случае выявления существенной разницы, груз подвергается сканированию и/или физическому досмотру, а сообщение о подозрении в мошенничестве отправляется в адрес внутреннего поста таможенного оформления.

82 ТСРМ в порту работает круглосуточно по 24-часовым сменам. Оформление подакцизных и транзитных товаров, а также физические досмотры проводятся только во время дневных смен.

83 Зеленый коридор — товары выпускаются без таможенного контроля; желтый коридор — товары выпускаются после дополнительной проверки документов.

84 Другие подакцизные товары, такие как алкогольные напитки, личные автомобили, могут пропускаться транзитом на внутренние таможенные пункты.

85 Соответствующие таможенные меры контроля применяются для уточнения возможных транзитных грузов, следующих за рубежом: сканирование рентгеном, физический досмотр и т. п. Анализ рисков и меры контроля применяются либо на основе индикаторов риска системы «ASYCUDA», либо вручную (в установленном порядке) после изучения предоставленных документов. После оформления для внутреннего транзита, каждый контейнер дополнительно печатывается ТСРМ, хотя изначально установленная пломба остается нетронутой.

Процедуры при импорте:

Действия ТСРМ и НАБПП в порту:

- i. Заявитель или его агент подает таможенную декларацию на импорт, единый административный документ (ЕАД), либо подают заявку в электронном виде с помощью процесса, известного как «непосредственное внесение импортером» (НВИ), с удаленных терминалов в компьютерную систему обработки деклараций «ASYCUDA», либо в виде бумажного документа. Однако, независимо от метода подачи, проверка и обработка декларации на внутреннем таможенном посту (ВТП) проходит через одну и ту же последовательность действий.
- ii. Изначально все ЕАД расписываются на конкретных сотрудников старшим смены, что является одной из мер противостояния коррупции, предназначенной для недопущения возможности предварительного тайного соглашения между декларантом или его агентом и ТСРМ, а, в случае подачи в бумажном виде, еще до официальной регистрации они получают местный идентификационный номер.
- iii. В случае подачи деклараций в бумажном виде, сотрудники должны вручную регистрировать свои действия путем проставления подписей и штампов на протяжении всего процесса, включая проставление времени получения, регистрации, досмотра, оплаты и оформления, на специальном информационном листке, который прикладывается к бумажной декларации.
- iv. Перед началом обработки декларации все сопроводительные документы вручную проверяются и сопоставляются с таможенной декларацией, электронной или бумажной, с целью убедиться в правильности заполнения и установить, все ли необходимые лицензии, сертификаты, коммерческие документы и т.п. представлены и, в случае необходимости, заверены соответствующим органом или СКГ.
- v. «ASYCUDA» выполняет аналогичную дополнительную автоматизированную проверку деклараций, поданных в электронном виде, что обеспечивает правильность заполнения всех необходимых полей ЕАД. Декларации не регистрируются до тех пор, пока не будут выполнены все эти требования.
- vi. Во время процедуры таможенного оформления, таможенные сотрудники могут попросить взвесить товары или выполнить другие операции с целью установить объем/количество перевозимых товаров, погрузить/разгрузить, упаковать/распаковать, открыть контейнеры или другие пространства, где могут находиться задекларированные товары и транспортные средства, взять образцы и пробы товаров для изучения в присутствии владельца товаров.
- vii. Если все в порядке, автоматизированный процесс регистрирует декларацию в системе и присваивает индивидуальный идентификационный номер. В соответствии с Приказом ТСРМ № 480 от 18.12.2006 об «Утверждении методики детальной обработки таможенных деклараций», Глава III, Ст. 14, параграф А, пункт г), время для предоставления таможенной декларации и сопроводительных документов на указанный таможенный пост составляет 1 час, в противном случае декларация будет признана недействительной или аннулированной.
- viii. При регистрации в системе «ASYCUDA», применяется модуль анализа рисков и автоматически проводится подробная оценка рисков по национальным и местным/региональным критериям и профилям рисков, которые поддерживаются и обновляются централизованно.⁸⁶
- ix. После автоматической оценки рисков, на экране появляется цветная кодированная иконка:
- x. а. необходимо провести таможенный досмотр или другую форму физического контроля — Красный
б) дополнительное подробное изучение документов — Желтый
в) низкий уровень риска — Зеленый
г) пост-таможенный аудит — Голубой

⁸⁶ Профили рисков, созданные на местном и региональном уровнях, в основном касающиеся тарифной классификации товаров, добавляются в систему и отслеживаются в Кишиневе, с целью обеспечить их эффективность и результативность.

-
- xi.** Сотрудники имеют возможность изменить оценку риска, выданную системой, по направлению снизу вверх, то есть от Зеленого до Красного, исходя из своих собственных знаний местных условий и опыта.⁸⁷
 - xii.** Затем выполняются другие проверки, чтобы проверить и подтвердить, что товары правильно классифицированы в соответствии с Таможенными тарифами РМ с целью определения правильной ставки пошлины.
 - xiii.** Стоимость задекларированных товаров определяется в соответствии с Руководством ВТО по определению стоимости⁸⁸ и в соответствии с положениями Таможенного кодекса Молдовы: Глава VII «Таможенная стоимость товаров. Определение страны происхождения товаров», Раздел 33 — «Таможенная стоимость товаров», Ст. 214 «Процедура для определения таможенной стоимости товаров». «Таможенная стоимость товаров определяется в соответствии с Законом о таможенных тарифах».
 - xiv.** Если, после проверки документов, возникает подозрение или сомнение, то декларации, отнесенные системой к группе высокого риска (красная), отбираются для физического досмотра в соответствии с заранее установленными объемами инспектирования. Другие причины для отбора включают в себя конкретную информацию или предупреждения от ТСРМ или другого правоохранительного органа. Контейнеры и их содержимое могут также подлежать неинтрузивному досмотру с помощью мобильного рентгеновского сканирующего оборудования, которое имеется в распоряжении ТСРМ.
 - xv.** Декларации, которые после физических досмотров признаны не соответствующими действительности, то есть, содержащими неверное наименование товаров, заниженную стоимость, превышение веса или незадекларированные товары, рассматриваются в соответствии со Статьями 181-181³ ТК.
 - xvi.** Если допустимо и если разница при занижении стоимости менее 6%, в декларацию вносятся изменения таким образом, чтобы были отражены результаты физического досмотра, и начисляется дополнительная пошлина, в случае необходимости, в соответствии со Статьей 127, параграф (6) и 127¹³ ТК, по которым таможенной издается решение на регулирование относительно дополнительного таможенного долга.
 - xvii.** Если внесение изменений недопустимо, то товары задерживаются до результатов дополнительного расследования, и рассматривается возможность возбуждения судебного расследования за нарушение, и привлечения к ответственности согласно Главе X ТК РМ.
 - xviii.** Если же, наоборот, в результате изучения соответствующих документов и физического досмотра установлено, что декларация соответствует действительности, то пошлина и налоги заносятся на счет электронным способом через выделенную учетную запись таможенного брокера. В случае недостатка средств на счету, до внесенных средств добавляются наличные средства, оплачиваемые непосредственно таможенной службе в установленных местах.
 - xix.** После принятия и получения таможенной службой платежа, торговому агенту выдается электронное подтверждение, и таким образом разрешается официально выпуск товаров, которые уже можно перемещать к выезду из порта без таможенного контроля.
 - xx.** С разрешения ТСРМ, таможенное оформление может проводиться в других местах (например, место расположения компании).

87 Сотрудники таможи могут перенаправлять декларации из одного коридора в другой (например, с зеленого в красный). Они должны устно поставить об этом в известность начальника таможенного поста, объяснив при этом причины, а начальник уже будет принимать решение об утверждении такой смены коридора. Если у начальника возникают какие-либо сомнения, он может направить запрос вышестоящим руководителям. В конце процедуры составляется отчет в письменной форме (где описываются результаты).

88 Основные принципы соглашений ВТО гласят, что «определение таможенной стоимости основывается, за исключением особых случаев, на реальной цене товаров, которая определяется в соответствии с инвойсом. Данная цена плюс поправки на определенные элементы равняется стоимости сделки, что представляет собой первый и наиболее важный метод определения стоимости, о котором говорится в Соглашении. В Соглашении изложены 6 методов, которые должны применяться в строгом иерархическом порядке. В том случае, если метод (1) «Стоимость сделки» оказывается по каким-либо причинам неприемлемым, ниже приведены пять остальных методов: (2) Стоимость сделки с идентичными товарами, (3) Стоимость сделки с однородными товарами, (4) Метод вычитания стоимости, (5) Метод сложения стоимости и (6) Резервный метод или определяемый в сравнении с разумными мерами, совместимыми с принципами и общими положениями Соглашения.

Процедуры при транзите

- i. Для грузов, прибывающих по морю в МСПД и следующих через порт транзитом, требуется заполнение и подача ТСРМ декларации на транзит — нормальная практика, указанная в Постановлении Правительства № 1140/2005, раздел 3, Ст. 96, пункт 4,— вместе с инвойсом, описью, другими транспортными документами, связанными с товарами, или же документами, относящимися к природе товаров. В дополнение к ним могут понадобиться разрешения или лицензии на те товары, транзит которых в Молдове ограничен. Для подтверждения достоверности, таможенная служба принимает копии документов, которые могут быть сканированными копиями, приложениями к электронной почте с печатями брокеров.
- ii. Транзитная декларация разрешает и дает право на пересечение государственной границы и содействие транспортировке с территории порта до пункта назначения в соответствии с Главой 7 ТК РМ. Пошлины и налоги обычно обеспечиваются гарантиями или заблаговременным внесением средств на счет таможенной службы с тем, чтобы покрыть всевозможные непредвиденные ситуации, которые могут возникнуть во время операции транзита.
- iii. Для транзита между МСПД и таможней назначения, грузы помещаются под дополнительную транзитную пломбу ТСРМ.
- iv. В МСПД партии товаров/контейнеры могут подвергаться взвешиванию с помощью официально сертифицированных и утвержденных весов.
- v. На выездных воротах МСПД водитель или другой представитель транспортной компании подписывает расписку по требованию ТСРМ о том, что контейнер, который вывозится из порта, будет возвращен на территорию порта в течение 8 дней, поскольку контейнеры считаются временно ввезенными в Молдову и предполагают финансовую ответственность таможни.

Рис. 3: Схема процессов 2. Процессы оформления в МСПД при экспорте (прилагается)⁸⁹

Оформление грузов на экспорт из порта Джурджулешть

Действия ТСРМ и НАБПП в порту:

- i. После получения заказа от клиента молдавский экспортер заключает договор с транспортными компаниями на доставку груза из Молдовы в порт назначения и оговаривает с агентом условия экспорта товаров⁹⁰.
- ii. Транспортный агент просит «Danube Logistics» предоставить экспортеру пустой контейнер(-ы), обычно через сообщение по электронной почте, в котором содержатся подробности об отходящем судне и данные об экспортере.
- iii. Экспортер или его представитель выбирает перевозчика. Этот выбор является действительным как для погрузки и доставки пустого контейнера(-ов) от «Danube Logistics», так и для обратной транспортировки контейнера с экспортным грузом. В случае, если экспортер захочет воспользоваться своим собственным транспортом, необходимо заблаговременно уведомить об этом «Danube Logistics», чтобы согласовать соответствующее время и дату получения пустого контейнера(-ов).
- iv. В соответствии со всеми необходимыми правилами, «Технологическими нормами» МСПД, пустой контейнер(-ы) погружаются на транспортное средство перевозчика и доставляются на склад экспортера.
- v. Экспортер организует «набивку» контейнера и информирует об этом перевозчика.
- vi. Перевозчик забирает контейнер со склада экспортера и доставляет его в «Danube Logistics» — МСПД.
- vii. В соответствии со всеми действующими правилами, экспортный контейнер(-ы) снимается с транспортного средства в МСПД с целью дальнейшей погрузки на судно.

⁸⁹ Полноразмерные схемы процессов содержатся в кармане на задней обложке настоящего исследования.

⁹⁰ В настоящее время в Молдове представлены только два пароходства: «China Shipping» и «MSC» через представительство «MSC Moldova». «Danube Logistics» состоит в договорных отношениях с еще 159 судоходными компаниями мира.

-
- viii. Параллельно экспортер или таможенный брокер подает через систему «ASYCUDA» экспортную декларацию в электронном виде, в которой приводятся подробные данные о грузе, информация из инвойса, описи и другие необходимые документы.
- ix. ТСРМ проверяет полученную информацию и, если соблюдены все требования, направляет груз на «зеленый коридор», давая тем самым разрешение на экспорт. Если нужна дополнительная проверка и требуются недостающие документы, то выбирается «желтый коридор». В случае, если требуются дополнительные проверки документов или физический досмотр груза, то такая декларация направляется на «красный коридор» до тех пор, пока не будут завершены все назначенные проверки.
- x. Экспортер выполняет все необходимые формальности, связанные с осмотром.
- xi. Параллельно экспортер может обратиться за получением сертификатов о происхождении к ТСРМ, которая на основании Постановления Правительства № 1599 от 13.12.2002 о правилах происхождения является органом, уполномоченным выдавать сертификаты о преференциальном происхождении типа «А», «СТ-1» и «EUR.1»⁹¹. Кроме того, экспортер должен получить дополнительные разрешения в зависимости от вида товаров.
- xii. После завершения всех экспортных формальностей, «Danube Logistics» подтверждает готовность контейнера к погрузке на судно в нужное время. В случае, если это не удастся, «Danube Logistics» должна соответствующим образом проинформировать судоходную компанию.

Выход грузовых судов из порта Джурджулешть в зарубежные порты — обычные грузы

Действия ППРМ и ТСРМ в порту

- i. В соответствии с «Технологическими нормами» МСПД, за два часа до запланированного времени отхода судна капитан, агент или другой представитель владельца или отправителя товаров информирует ППРМ и ТСРМ.
- ii. Если капитан не может проинформировать ППРМ и ТСРМ, то он информирует капитана порта.
- iii. Для обычных грузов, не имеющих отношения к НАБПП, совместная «бортовая комиссия», куда входят ППРМ и ТСРМ, выполняет экспортный контроль, который, в соответствии с «Технологическими нормами», включает в себя следующие процедуры:
- опрос физических лиц;
 - изучение и обработка документации, относящейся к экспортному грузу;
 - проверка пломб.
- iv. Таможенные процедуры (декларирование и оформление) в отношении груза в режимах экспорт/транзит выполняются на основании общих правил, установленных Таможенным кодексом Республики Молдова, Приказом № 276-О от 25.10.2002 года, и другими действующими нормативными документами.
- v. Вторая копия заполненной и подписанной судовой роли и/или списка пассажиров возвращается пограничной полиции и таможенной службе или капитану порта.
- vi. Обрабатываются все документы, позволяющие судну покинуть порт, подробности заносятся ТСРМ в журнал «Заход/отход судов».
- vii. После отхода судна агент судоходной компании выдает экспортеру коносамент.
- viii. Экспортер отправляет оригинал коносамента вместе с инвойсом, описью, сертификатом о происхождении и т.п. импортеру для оформления документации в таможене страны-импортера.
- ix. При экспорте и реэкспорте ТСРМ взимает таможенные сборы в размере 0,1% таможенной стоимости товаров, но не более 500 евро, как оговорено в Законе № 1380/20.11.1997, Приложении 2 Таможенных тарифов Молдовы, Ст. 4.⁹²

91 Преференциальные сертификаты для экспорта «СТ-1» выдаются ТСРМ с 1 января 2008 года. Торгово-промышленная палата Молдовы является тем государственным органом, который выдает непреференциальные сертификаты о происхождении типа «С».

92 Размеры сборов отличаются в зависимости от режима и стоимости товаров, например: Импорт: для товаров стоимостью до 1000 евро — 4 евро; свыше 1000 евро — 0,4%, но не более 1800 евро; Экспорт: как указано (0,1%, но не более 500 евро — товаров в режиме экспорта или реэкспорта, стоимость которых более 1000 евро, исключая ранее импортируемые для обработки, в отношении которых предусмотрены другие показатели).

Выход грузовых судов из порта Джурджулешть — транспортировка животных

Действия ППРМ, ТСРМ и НАБП в порту

- i. Для грузов, которые требуют присутствия НАБПП, особенно когда из МСПД экспортируются животные, агент судоходной компании информирует инспекторов ветеринарной службы в порту или в соседнем ПП «Джурджулешть» для автомобильного сообщения о прибытии/убытии судна.
- ii. Создается «бортовая комиссия», в которую входят инспектор ветеринарной службы, представители ТСРМ, ППРМ и агент. Вместе с капитаном корабля или его уполномоченным представителем, наряду с соответствующими документами (разрешения, сертификаты о дезинфекции и т.п.), проверяются судно и контейнеры для транспортировки животных на предмет их чистоты, гигиены и освещения.
- iii. При отсутствии замечаний «бортовая комиссия» выдает «Акт приема судна в порт».
- iv. Трапы для перемещения животных с транспортных средств⁹³ на судно устанавливаются и проверяются инспектором ветеринарной службы на предмет безопасности.
- v. На судно загружается свежее сено.
- vi. Транспортные средства подъезжают к судну и инспектору ветеринарной службы предъявляются все документы, связанные с перевозимыми животными (разрешение на перевозку животных, ветеринарная справка, паспорт животных).
- vii. Как только погрузка груза/животных завершена, обрабатываются все документы, позволяющие судну покинуть порт, подробности заносятся ТСРМ в журнал «Заход/отход судов».

Содействие торговле

Невзирая на роль, которую играют другие государственные контролирующие органы в процессе оформления, таможенная служба остается основной организацией для осуществления контроля и оформления коммерческих грузов в соответствии с требованиями молдавского законодательства. За таможенной службой закреплено обязательство оказывать содействие торговле посредством применения национального законодательства (Таможенный кодекс Республики Молдова), различных международных соглашений и конвенций⁹⁴, и применять международно-принятые лучшие практики и стандарты⁹⁵ в качестве практической демонстрации этой работы.

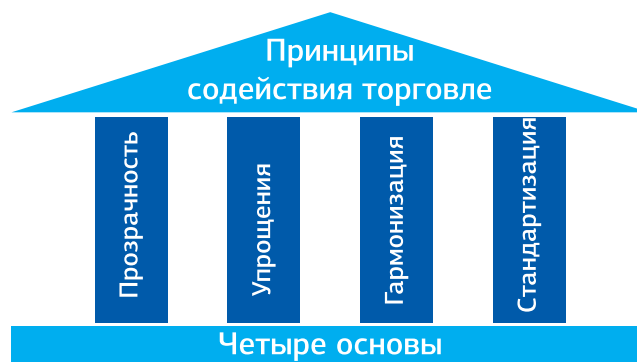
Пересмотренная Киотская Конвенция (ПКК) является международным нормативным документом по осуществлению современных и эффективных таможенных процедур. Конвенция помогает создать таможенную среду, которая бы была прогнозируемой и поддерживала принцип одинакового отношения: «ПКК поддерживает международную торговую систему путем создания прогнозируемости, эффективности и единых правил для всех игроков. Содействие торговле является одним из ключевых факторов, обуславливающих экономическое развитие стран. В контексте международной торговли Таможня играет важную роль не только с точки зрения обеспечения упрощения процессов прохождения таможенного оформления, но и, в тоже время, осуществления качественного контроля в обеспечение государственного дохода, выполнения национального законодательства и гарантии безопасности и защиты общества».

93 В Молдове сложно найти транспортные средства, специально оборудованные для безопасной и гуманной перевозки животных (в 2–3 яруса), к тому же они являются дорогостоящими. Поэтому животных обычно привозят в МСПД обычными транспортными средствами, которые не отвечают требованиям ЕС о безопасности и гигиене животных.

94 Приложение VI «Региональные торговые соглашения»

95 Основанные на Пересмотренной Киотской Конвенции, Своде таможенных стандартов ЕС и различных руководствах Всемирного банка.

Рис. 4 «Четыре компонента содействия торговле»



Источник: Национальная комиссия по торговле Швеции

Играя важную роль в обеспечении защиты общественного здоровья/здоровья животных и безопасности, ветеринарный и фитосанитарный контроль, который проводится во время таможенного оформления, может и впредь вносить свою лепту в усиление содействия торговле также путем применения более эффективного и результативного инспектирования, физического досмотра и забора проб импортируемой продукции, избегая при этом повторений или ненужных проверок, которые увеличивают непредвиденные задержки и расходы импортеров. Лучшая международная практика и практика ЕС в области управления рисками и их оценки широко используется таможенными во многих странах и является краеугольным камнем всех усилий по содействию торговле. Все большее использование ветеринарной и фитосанитарной службами Молдовы инструментов управления рисками с целью облегчить определение, идентификацию и предупреждение последствий факторов риска в ходе проведения контроля является важным элементом этого комбинированного и эволюционирующего процесса.

Компонент 2: Анализ недостатков и потребностей

Законодательная и нормативно-правовая база

Введение МСПД

Чтобы вкратце повторить изложенное ранее, МСПД действует на основании Инвестиционного соглашения «О Международном свободном порте Джурджулешть», утвержденного Законом № 7-XV от 17 февраля 2005 года, Закона «О международном свободном порте Джурджулешть» № 8-XV от 17 февраля 2005 года, а также Соглашения от 21 апреля 2005 года между Правительством Молдовы и ПИК ООО «Danube Logistics» — генеральным инвестором и оператором порта на срок в 25 лет, до 2030 года. Земля в границах территории международного порта принадлежит государству. Границы территории порта, проектировка и планировка определены кадастровыми планами в соответствии с кадастровым законодательством.⁹⁶

Общая информация о торговле

Молдова является членом следующих международных торговых организаций:

- Всемирной таможенной организации (с октября 1994 года);
- Всемирной торговой организации (с июля 2001 года);⁹⁷
- Центральноевропейского соглашения о свободной торговле и Зоны свободной торговли СНГ (многостороннего соглашения о свободной торговле стран СНГ).
- Европейским инструментом добрососедства и партнерства (ЕИДП) между Молдовой и ЕС предусмотрена следующая цель в таможенной сфере: «гармонизация законодательства и процедур Молдовы с соответствующим законодательством ЕС и наращивание профессионального потенциала таможенной администрации для содействия законной торговле»;⁹⁸

Как уже упоминалось ранее, Молдова ещё не подписала Международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных процедур (пересмотренную Киотскую конвенцию), хотя её подписание включено в повестку правительства и таможни, т.к. Соглашением об Ассоциации между ЕС и Молдовой предусмотрено обязательство правительства «принять необходимые меры, чтобы отразить и осуществлять положения пересмотренной Киотской конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур 1973 года» (статья 193 (1) (i)).⁹⁹

Правительство Молдовы активно развивает торговлю со своими непосредственными соседями и основными торговыми партнерами, и 26 июля 2001 года Молдова первой из стран СНГ стала членом Всемирной торговой организации. Как уже отмечалось выше, Молдова подписала соглашения о свободной торговле со многими странами СНГ. Кроме того, в рамках Пакта о стабильности в Юго-Восточной Европе, Молдова с 2001 года является подписантом ряда двухсторонних соглашений о свободной торговле, которые теперь включены в Центральноевропейское соглашение о свободной торговле (CEFTA¹⁰⁰), подписанное в декабре 2006 года. В сентябре 2014 года Молдова завершила переговоры о заключении соглашения о свободной торговле с Турцией, которое предусматривает обоюдную отмену таможенных пошлин. Кроме этого, Республика Молдова участвует в многочисленных международных соглашениях и конвенциях по содействию торговле.¹⁰¹

96 См. Роль МСПД в развитии экономики Молдовы.

97 Генеральное соглашение о тарифах и торговле ВТО; Соглашение Всемирной торговой организации об упрощении процедур торговли (ВТО-СУПТ); Таможенная конвенция ООН о международной перевозке грузов с применением книжки МДП и Конвенция о Договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ); Международная Конвенция ЕЭК ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах. Республика Молдова подписала ряд конвенций, включая: Стамбульскую Конвенцию о временном ввозе, Международную конвенцию о гармонизированной системе описания и кодирования товаров и Международную конвенцию о взаимном административном содействии в предотвращении, расследовании и пресечении таможенных правонарушений. Молдова также выразила намерение выполнять Рамочные стандарты безопасности и содействия мировой торговле ВТамО (Рамочные стандарты SAFE).

98 Национальная индикативная программа Молдовы на 2011–2013 гг. в рамках Европейского инструмента добрососедства и партнерства, с. 24; см. http://eeas.europa.eu/enp/pdf/pdf/country/2011_enp_nip_moldova_en.pdf.

99 Соглашение об Ассоциации между Европейским Союзом и Европейским сообществом по атомной энергии и их государствами-членами, с одной стороны, и Республикой Молдова, с другой стороны; см. http://eeas.europa.eu/moldova/pdf/eu-md_aa-dcfta_en.pdf.

100 Страны, подписавшие CEFTA: Албания, Босния и Герцеговина, Хорватия, Косово, Македония, Черногория и Сербия.

101 См. Приложение VI «Региональные торговые соглашения (2015 г.)»

Вместе с другими странами-участницами Инициативы по сотрудничеству в Юго-Восточной Европе (SECI), Молдова присоединилась к Проекту по содействию торговле и транспорту в Юго-Восточной Европе (TTFSE). Проект направлен на укрепление и модернизацию таможенной администрации и других СКГ во всех странах-участницах, на сокращение нетарифных затрат в сфере торговли и транспорта, а также на предотвращение контрабанды и коррупции в пунктах пропуски.

Для достижения поставленных целей ТСРМ были приняты планы действий, направленные на последующее улучшение таможенного законодательства и его практическую реализацию. Для улучшения сотрудничества по таможенным вопросам в октябре 2011 года между ЕС и Молдовой была подписана стратегическая основа для таможенного сотрудничества (СОТС). Реализации данной основы содействует Рабочая группа и «дорожная карта», которой определяются конкретные меры реализации и устанавливаются приоритеты сотрудничества, а именно: безопасные и быстрые морские торговые пути; управление рисками и борьба с мошенничеством; инвестиции в модернизацию таможни. Также предусматриваются конкретные цели, которых необходимо достичь в рамках каждой приоритетной области. Таможенным комитетом в рамках Соглашения об Ассоциации между ЕС и Молдовой была установлена новая платформа для сотрудничества по таможенным вопросам и оценке прогресса в гармонизации законодательства и методик. Миссия EUBAM участвует в обеих платформах.

В рамках Стратегии реформирования регуляторной базы для развития предпринимательской деятельности (2013–2020 гг.) и соответствующего Плана действий (2013–2015 гг.) были разработаны конкретные мероприятия в таможенной сфере, которые, в том числе, направлены на улучшение законодательства и оптимизацию административных процедур.

Таможенное законодательство и нормативно-правовая база в Молдове

Для эффективной и результативной таможенной деятельности необходима прочная, прозрачная и предсказуемая юридическая база, которая обеспечивает быстрое таможенное оформление. Без такой базы у предпринимателей могут возникнуть трудности с конкурентоспособностью и могут сократиться возможности для инвестиций в дальнейшем. Поэтому важно, чтобы таможня обеспечивала постоянное соответствие своих операций международным стандартам и могла быстро реагировать на угрозы торговым потокам и мировой безопасности.

В соответствии с Руководством по модернизации таможенной службы ВБ, «Устаревшие таможенные законы сдерживают социальный и экономический прогресс, ибо действуют как значительные нетарифные торговые барьеры. Они препятствуют эффективному сбору доходов, снижают стимулы к внешней торговле и инвестициям, и потенциально угрожают общественной и национальной безопасности. Надежные и современные правовые рамки — основа эффективной работы таможни. Такие рамки должны позволять законодательству, касающемуся таможенной сферы, следующее:¹⁰²

- *устанавливать полномочия таможенного органа в применении и исполнении таможенных законов, разработке административных правил, вынесении заключений по спорам или в их урегулировании, принятии решений по административным делам таможни;*
- *развивать прозрачность и предсказуемость (например, своевременное распространение информации, заблаговременные постановления, независимый аудит, процессы оспаривания);*
- *обеспечивать современные таможенные процессы и процедуры (управление рисками, контроль на основе аудита, необходимая автоматизация);*
- *упрощать таможенные процедуры (упрощенные декларации, заблаговременное уведомление и т.д.);*
- *содействовать сотрудничеству с другими таможенными ведомствами и правительственными организациями;*
- *способствовать партнерству с частным сектором (формальные консультации, например);*

102 См. Руководство по модернизации таможенной службы, стр. 53

- укреплять благонадежность на таможне (ясные правила, которые не допускают излишней свободы рук, четкое формулирование прав и обязательств таможенных сотрудников и т.д.);
- обеспечивать наказание соразмерно тяжести содеянного (т.е., наказание должно быть достаточно жестким, для того чтобы сдерживать нарушения и улучшать соответствие правилам, но при этом не должно быть неоправданно суровым, особенно когда речь идет о небольших — с точки зрения поступлений и исполнения законодательства — и непреднамеренных нарушениях);
- быть доступным общественности;
- соответствовать международным стандартам.

В отчете ЕС «Прогресс в выполнении Соглашения об Ассоциации между ЕС и Молдовой за 2014–2015 гг.» отмечается, что в существующем Таможенном кодексе¹⁰³ четко определены роль и ответственность таможни, однако постоянные задержки в утверждении закона «О Таможенной службе» и принятии нового Кодекса поведения означают, что, несмотря на существование законодательной и нормативно-правовой базы, всё ещё есть необходимость в устранении серьезных институциональных недостатков и недостатков в управлении кадровыми ресурсами (УКР).

Однако благодаря выполнению Соглашения об Ассоциации и УВЗСТ, наблюдаются положительные изменения в таможенном законодательстве и нормативно-правовых актах. При этом, с 2012 года ТСРМ принимает участие в Программе стратегического развития (ПСР). Первоначально ПСР была запланирована на период 2012–2014 гг. Во время проведения данного исследования разрабатывался план новой программы. Ожидается, что план будет готов к 3-м квартале 2016 года. В рамках оперативного планирования таможенной деятельности осуществляется подготовка годовых планов, которые включают конкретные меры и мероприятия, направленные на содействие выполнению ПСР.

В области пост-таможенного аудита (ПТА) улучшено таможенное содействие торговле посредством внесения поправок в Таможенный кодекс¹⁰⁴ в декабре 2011 года. Кроме того, в отношении импорта и экспорта в ноябре 2013 года были введены дополнительные меры, включающие электронное таможенное оформление (электронная таможня)¹⁰⁵. В начале марта 2015 года последовали ещё большие упрощения: теперь все субъекты экономической деятельности могут осуществлять электронное декларирование как экспорта, так и импорта товаров.¹⁰⁶

В декабре 2013 года в Молдове было регламентировано внедрение концепции Уполномоченного экономического оператора (УЭО) Таможенного кодекса Союза (теперь также и ключевой компонент требований СоА/УВЗСТ), с помощью которой ещё в большей степени сокращаются барьеры в торговле, а для одобренных субъектов обеспечиваются преимущества упрощенных процедур оформления, сокращение физических и документальных проверок и возможность подачи краткой декларации.¹⁰⁷ На данный момент в Молдове около 99 субъектов экономической деятельности имеют статус УЭО.

103 Разработка проекта Таможенного кодекса соответствует стандартам таможенного законодательства ЕС и Всемирной таможенной организации (ВТамО). См. Пересмотренную Киотскую конвенцию.

104 Закон № 267 от 23 декабря 2011 года «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты» (налоговые и таможенные вопросы на 2012 год), опубликован 13 января 2012 года в Официальном вестнике (Monitorul Oficial) № 13–14, см. <http://lex.justice.md/md/341886/>

105 Согласно Постановлению Правительства № 904 от 13 ноября 2013 года «Об электронных процедурах таможенного оформления товаров», которое было опубликовано 15 ноября 2013 года в Официальном вестнике (Monitorul Oficial) № 258–261, «разрешается осуществлять импортные операции с использованием электронных процедур с 1 сентября 2014 года на таможне Кишинёв, таможне Унгень, таможенном посту Скулень, таможне Бендер, таможенном посту Тудора — Староказачье, а начиная с 1 марта 2015 года — на всех таможенных постах», см. <http://lex.justice.md/index.php?action=view&view=doc&lang=1&id=350292>.

106 Для упрощения таможенных процедур, связанных с электронным импортом, приказом Таможенной службы № 75-А от 26 февраля 2015 года были утверждены нормы в отношении порядка электронного таможенного оформления при импорте товаров.

107 Постановление Правительства № 647 от 7 августа 2014 г. «О введении в действие положений глав 271 и 281 Таможенного кодекса Республики Молдова» и Приказ Таможенной службы № 483 от 13 ноября 2014 г. «Об утверждении методологических норм о порядке проверки заявителей на получение и обладателей сертификатов УЭО и разрешений на применение упрощенных процедур». Также был утвержден приказ Таможенной службы № 116/105 от 13 марта 2013 г., согласно которому предоставляется «приоритетный доступ в пункты пропуска государства для некоторых категорий экономических агентов» и приказа № 50 от 16 февраля 2015 г. о «Внедрении упрощений и создании условий для уполномоченных экономических операторов (УЭО)». 16 мая 2015 Постановлением Правительства был одобрен порядок выдачи сертификата одобренному экспортеру.

28 мая 2015 г. ТСРМ был принят Закон о присоединении Молдовы к Региональной конвенции о преференциальных правилах происхождения в пан-евро-средиземноморском регионе. Дальнейшее упрощение торговых правил было утверждено Законом № 71 от 12 апреля 2014 г. о внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты, касающиеся налоговой, таможенной и бюджетной политики в 2015 году. С целью улучшения налогового, таможенного и бюджетного законодательства, была принята концепция одобренного экспортера, а также утверждены сертификат (декларация) происхождения товаров и декларация производителя.

Кроме этого, в 2015 году¹⁰⁸, в соответствии с последними правилами Всемирной таможенной организации по применению тарифов¹⁰⁹, был доработан и принят новый проект закона о номенклатуре, направленный на внедрение Гармонизированной системы классификации товаров (ГС 2012) и приведение системы классификации Молдовы в соответствие с существующей в ЕС.

Соглашение об Ассоциации и Углубленная и всеобъемлющая зона свободной торговли (СоА/УВЗСТ)

В 2014 году Правительством Молдовы был принят Национальный план действий по выполнению Соглашения об Ассоциации между Республикой Молдова и Европейским Союзом на период 2014–2016 годы. *Постановление № 808 от 07.10.2014 г. предусматривает необходимые меры с целью выполнения таможенных обязательств, предусмотренных УВЗСТ.*

В июле 2014 года Молдова ратифицировала Соглашение об Ассоциации с ЕС в части Углубленной и всеобъемлющей зоны свободной торговли, которой предусмотрено обязательство обеих сторон расширять торговлю и повышать уровень содействия торговле, включая дальнейшую гармонизацию законодательной и нормативно-правовой базы в области таможенного, ветеринарного, санитарного и фитосанитарного контроля. В рамках данного процесса в ТСРМ произошли значительные законодательные и административные изменения, направленные на дальнейшее сближение таможенных методик и законодательства с международными стандартами и выполнение соответствующих обязательств службы в рамках Соглашения об Ассоциации с ЕС.

Реализацией СоА/УВЗСТ между Молдовой и ЕС предусматривается обязательная гармонизация законодательства и процедур в согласованные сроки. В Молдове для достижения данной цели в соответствии с указанными ниже директивами и нормативно-правовыми актами ЕС применяется «*Пересмотренный Свод таможенных стандартов ЕС — Пути к современной таможене (2015 г.)*»;

- Таможенный кодекс Сообщества: Регламент Совета (ЕЭС) № 2913/92 (действительный до 1 мая 2016 г.);
- Регламент Комиссии (ЕЭС) № 2454/93 от 2 июля 1993 г., в котором излагаются положения реализации Регламента Совета (ЕЭС) № 2913/92;
- Обновленный Таможенный кодекс: Регламент (ЕС) № 450/2008 Европейского Парламента и Совета от 23 апреля 2008 г., устанавливающий Таможенный кодекс Сообщества;
- Таможенный кодекс Союза; Регламент (ЕС) № 952/2013 Европейского Парламента и Совета от 9 октября 2013 г., устанавливающий Таможенный кодекс Союза, и связанные с ним акты: Делегированный регламент Комиссии (ЕС) № 2015/2446 и Регламент Комиссии (ЕС) по применению Кодекса № 2015/2447;
- Директива Совета № 92/12/ЕЭС, общие положения по акцизному сбору;
- Регламент Комиссии (ЕЭС) № 2719/92 о сопроводительном административном документе (САД) на перемещение продукции, облагаемой акцизным сбором, по принципу приостановки взимания сбора;

¹⁰⁸ Законом № 172 от 25.07.2014 г. «Об утверждении Комбинированной товарной номенклатуры» (вступил в силу 01.01.2015 г.) принимается версия Гармонизированной системы 2012 г. (используется на текущий момент), которая приводится в соответствие с Комбинированной номенклатурой ЕС.

¹⁰⁹ См. Отчет ЕС/ЕПД о достигнутом прогрессе в Молдове за 2014 г.

- Регламент Комиссии (ЕЭС) № 3649/92 об упрощенном сопроводительном документе (УСД);
- Регламент № 70/2008/ЕС Европейского Парламента и Совета от 15 января 2008 г. о безбумажной среде для таможи и торговли;
- Многолетний стратегический план внедрения электронной таможи.

В рамках таможи был выделен ряд приоритетных областей, требующих особого внимания, а именно:

- Продвижение и признание уполномоченного экономического оператора (УЭО);
- Продвижение концепции единого окна и внедрение новой компьютеризированной транзитной системы (НКТС);
- Осуществление таможенной предварительного обмена информацией с ЕС;
- Принятие нового закона о Таможенной службе и нового Кодекса поведения для сотрудников;
- Завершение подготовки проекта нового Таможенного и Налогового кодексов.

Ветеринарная и фитосанитарная службы

Введение

В рамках нормативно-правовой базы ветеринарного и фитосанитарного законодательства, связанного со здоровьем, сохранностью и безопасностью животных и растений, сферой полномочий недавно созданного Национального агентства по безопасности продуктов питания (НАБПП) однозначно предусмотрен полный контроль на границе. Хотя таможенные реформы крайне важны для повышения эффективности границы, проверки, осуществляемые санитарной и фитосанитарной службами, также играют важную роль, особенно в том, что касается содействия торговле между Молдовой и ЕС. Однако при избыточном ветеринарном и фитосанитарном контроле НАБПП в МСПД, который может привести к чрезмерным пробам и (или) лабораторным анализам товаров, могут возникнуть задержки, а предприниматели понесут более высокие расходы. В Законе № 50 от 28.03.2013 года о специальных проверках предусмотрен порядок проверки документов, физического контроля, идентификации товаров и отбора проб, а в Постановлении № 1073 от 19.09.2008¹¹⁰ «Об оптимизации порядка пересечения государственной границы» излагаются правила совместной работы, включая обмен информацией между ПП, во избежание дублирования функций.

В этом контексте молдавское законодательство, касающееся соответствующих процессов оформления продовольственных продуктов, продуктов питания и благополучия животных не в достаточной степени соответствует стандартам ЕС и международным нормам. Для выполнения обязательств в рамках СоА/УВЗСТ, НАБПП осуществляет широкомасштабную программу, направленную на приведение нормативно-правовых актов в соответствие с существующими в ЕС в четко установленных рамках и сроках.

В процессе подготовки к реализации УВЗСТ в октябре 2011 года Правительство Республики Молдова одобрило Стратегию в области безопасности продуктов питания. Был разработан План действий на 2011–2015 гг.¹¹¹, и произошло объединение Агентства ветеринарной санитарии и безопасности продуктов животного происхождения и Главной инспекции по фитосанитарному надзору и семенному контролю в Национальное агентство по безопасности пищевых продуктов. Другие намеченные области включили установление системы контроля, основанного на рисках, создание единой системы контроля и мониторинга, создание системы мониторинга и контроля границы для импортируемых (экспортируемых) животных, растений и продуктов питания, а также внедрение системы раннего обнаружения в области продовольственной безопасности.

¹¹⁰ Стандарт, одобренный Постановлением Правительства от 19 сентября 2008 года № 1073 в дальнейшей редакции: Постановление Правительства Республики Молдова от 25.10.2011 г. № 787, Официальный вестник (Official Monitor) 182–186 от 28.10.11 г., статья 864.

¹¹¹ Постановление Правительства № 747 от 3 октября 2011 года «Об утверждении Стратегии в области безопасности продуктов питания на 2011–2015 годы», опубликовано 14.10.2011 в Официальном вестнике (Monitorul Oficial), № 170–175, см. <http://lex.justice.md/viewdoc.php?action=view&view=doc&id=340498&lang=1>.

В июле 2012 года в Молдове был принят закон об общих принципах и требованиях к законодательству о продовольственной безопасности с целью гармонизации с Регламентом ЕС № 178/2002 об установлении общих принципов и требований в продовольственном праве (Общий регламент по продовольственному праву). Было создано НАБПП, наделенное объединяющей функцией координирующего надзора и контроля по всей системе производства и сбыта продовольственной продукции «от вил до вилки».¹¹² Таким образом, НАБПП несет ответственность за внедрение государственной политики в области регулирования и контроля безопасности пищевых продуктов и в области ветеринарной санитарии, зоотехники, защиты растений и фитосанитарного карантина, семенного контроля, качества сырья и продовольственных пищевых продуктов и кормов для животных.¹¹³

В ноябре 2014 года Правительство Молдовы приняло постановление «Об утверждении Положения о создании и функционировании единого окна для выдачи фитосанитарного сертификата на экспорт/реэкспорт»¹¹⁴, согласно которому число документов, необходимых для получения фитосанитарного сертификата, было сокращено с 7 до 3. Кроме того, накладные и договор купли-продажи (договор на экспорт) нужно подавать только один раз в любое территориальное подразделение НАБПП.¹¹⁵

В Отчете о достигнутом в Молдове прогрессе в ЕПД за 2014 г. отмечался «прогресс в том, что касается реформ и приведения нормативно-правовых актов санитарного и фитосанитарного законодательства в соответствие с законом ЕС. Молдова продолжила сближение правил по конкретным продуктам с нормативно-правовой базой ЕС и работу по повышению административного потенциала в реагировании на риски, связанные с безопасностью пищевых продуктов..... Кроме того, в ноябре Молдова подала список законов ЕС, с которыми в соответствии с Соглашением об Ассоциации она хочет гармонизировать своё законодательство в сфере безопасности пищевых продуктов».¹¹⁶

В июне 2015 года в ЕС был направлен окончательный вариант плана сближения законодательства в ветеринарной (фитосанитарной) области, а план гармонизации агропродовольственного законодательства на 2015 год был одобрен Министерством сельского хозяйства и пищевой промышленности; Приказ № 39 от 19 марта 2015 г. на основании Постановления Правительства № 16 от 26 февраля 2015 г. 12 марта 2015 г. в Кишиневе состоялось первое заседание Подкомитета по санитарным и фитосанитарным мерам, в ходе которого был назначен председатель и контактные лица по санитарным и фитосанитарным вопросам и составлен предварительный список проанализированных законов в санитарной и фитосанитарной сфере.¹¹⁷

Соответствующие приоритеты:

- Завершение подготовки в соответствии с представленными заключениями и мерами, одобренными планом действий по реализации Национальной стратегии развития сельского хозяйства и сельской местности на 2014–2020 гг., направленными на содействие субъектам в данном секторе в выполнении требований, предусмотренных реализацией раздела Соглашения по СФС.
- **Расширение перечня продуктов животного происхождения, допущенных к экспорту на рынок ЕС, и получение права экспортировать яйца и птицу;**

112 Пресс-релиз Министерства сельского хозяйства и пищевой промышленности, см.

<http://maia.gov.md/ro/guvernul-adoptat-strategia-sigurantei-alimentelor-pentru-anii-2011-2015>.

113 Постановление Правительства № 51 от 16.01.2013 г. об организации и деятельности Национального агентства по безопасности пищевых продуктов (пункты 5–7); опубликовано 22.01.2013 г. в Официальном вестнике (Monitorul Oficial) № 15–17; см. <http://lex.justice.md/index.php?action=view&view=doc&lang=1&id=346423>.

114 Постановление Правительства № 970 от 17.11.2014 г. «Об утверждении Положения о создании и функционировании единого окна для выдачи фитосанитарного сертификата на экспорт/реэкспорт»; опубликовано 04.12.2014 г. в Официальном вестнике (Monitorul Oficial) № 358–363, см. <http://lex.justice.md/index.php?action=view&view=doc&lang=1&id=355681>.

115 Политика Восточного добрососедства: 2005–2014 гг., отчет Expert-Grup & ADEPT, июнь 2014 г., стр. 31–32.

116 Прогресс в реализации Европейской политики добрососедства в Республике Молдова в 2014 г., с. 12, см.

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015SC0069&from=en>.

117 Отчет о прогрессе в выполнении Соглашения об Ассоциации ЕС–Молдова 01.09.2014 г. — 01.09.2015 г., Санитарные и фитосанитарные меры.

- **Продолжение сближения санитарного и фитосанитарного законодательства в соответствии с графиком, предусмотренным Соглашением;**
- **Прогресс во внедрении Системы быстрого уведомления по качеству продуктов питания и кормов и система отслеживания для идентификации животных (TRACES);**

Правительство Республики Молдова продолжает принимать меры по улучшению контроля безопасности пищевых продуктов. При этом создаются новые условия в рамках расширенной программы на четырех объектах, осуществляемой Программой развития Организации объединенных наций (ПРООН). Планируется создать помещения: лаборатории, места хранения и холодильные установки (полностью оснащенные современным оборудованием) для обеспечения безопасности продовольствия на границе в ПП «Джурджулешть-Галац» между Молдовой и Румынией, что позволит проводить досмотр, отбор проб и лабораторные анализы продуктов растительного и животного происхождения, импортируемых и перевозимых транзитом в (через) прилегающий порт «Джурджулешть», а также экспортируемых из него. Таким образом будет обеспечиваться более быстрое оформление, а также возможность проводить лабораторные анализы на месте вместо того, чтобы отправлять образцы в отдаленные от порта лаборатории.¹¹⁸

Соглашение об Ассоциации и Углубленная и всеобъемлющая зона свободной торговли (СоА/УВЗСТ)¹¹⁹

«Несмотря на то, что объем законодательства ЕС, соответствие которому предусмотрено УВЗСТ, меньше, чем требуемый для полноправного членства, задача законодательного регулирования всё равно остается крайне трудной. В соответствии со статьей 181 Соглашения об Ассоциации (СоА), озаглавленной «Постепенное сближение», «Республика Молдова должна постепенно приблизить свое санитарное и фитосанитарное законодательство, законодательство по благосостоянию животных к аналогичным, действующим в Союзе в соответствии с изложенным в Приложении XXIV к настоящему Соглашению». На момент подписания Соглашения Приложение XXIV еще не было полностью подготовлено, но было согласовано, что «не позднее, чем через три месяца после вступления в силу настоящего Соглашения Республика Молдова подаст «Список норм в сфере санитарии, фитосанитарии, благополучия животных и др.», соответствия с которыми Республика Молдова будет стремиться достичь. Список сближения и принципы для оценки прогресса сближения в процессе приведения в соответствие законодательства будут добавлены в Приложение XXIV к настоящему Соглашению и будут основываться на технических и финансовых ресурсах Республики Молдова». Предлагаемый список включает все законодательные акты, необходимые для создания зоны свободной торговли с элементами, приближенными к углубленной и всеобъемлющей зоне, однако данные элементы не соответствуют или не могут быть применены по указанным выше причинам.

Список разделен на разделы, соответствующие формату названий глав Свода, касающихся переговоров о вступлении в ЕС. Количество актов гораздо меньше, что обусловлено типом соглашения, но всё же была включена значительная нормативно-правовая база (всего 240¹²⁰). Фактически данной правовой базой устанавливаются требования и системы для производства, обработки, распространения и размещения на рынке продуктов питания и кормов, а также для обеспечения официальными контрольными учреждениями (компетентными органами — КО) соответствия как на внутреннем рынке ЕС, так и в торговле с третьими странами».

Раздел 1 — «Общие положения» (10)

Раздел 2 — «Ветеринария» (80)

¹¹⁸ Для обеспечения официальных лабораторий системы безопасности пищевых продуктов необходимым оборудованием для анализов в соответствии с требованиями экспорта и импорта ЕС в Молдове, с целью реализации Проекта была привлечена внешняя помощь для создания и функционирования лаборатории по установлению остаточного количества пестицидов в растениях, почве и продуктах неживотного происхождения (Румыния — 300 тыс. евро, 200 тыс. дол. США, Норвегия — 150 тыс. евро, Израиль — 300 тыс. евро), там же

¹¹⁹ Отчет EUBAM «Анализ санитарных, фитосанитарных и ветеринарных законодательных рамок и систем реализации Республики Молдова и Приднестровья в свете УВЗСТ и соглашений ВТО с первоочередным рассмотрением законодательных и технических мер для восполнения выявленных пробелов» от января 2016 г.

¹²⁰ Количество актов на каждый раздел указано в скобках.

Раздел 3 — «Размещение на рынке продуктов питания, кормов и побочной продукции животноводства» (30)

Раздел 4 — «Правила безопасности продуктов питания» (50)

Раздел 5 — «Специальные правила для кормов» (10)

Раздел 6 — «Фитосанитария» (50)

Раздел 7 — «Генетически модифицированные организмы» (10)¹²¹

Таможенная служба

Внутриведомственный компонент

Недостаток 1: Соответствие законодательства Своду правил ЕС (Acquis communautaire) и международным стандартам

Для осуществления таможенной деятельности необходимо правовое поле, которое бы было прозрачным, системным и эффективным и соответствовало национальным и международным обязательствам и стандартам. Таможенная администрация в рамках законодательства должна быть наделена надлежащими полномочиями и ответственностью и в то же время обеспечиваться подотчетность. Деятельность должна быть основана на рисках, чтобы содействовать законной торговле и обеспечивать защиту коммерческих и личных данных.

Среди сфер, запланированных к модернизации и гармонизации в качестве ключевых компонентов СоА/УВЗСТ, в будущем предусмотрено присоединение таможни к Конвенции об общем транзите и внедрение Новой компьютеризированной транзитной системы (НКТС) ЕС, дальнейшая реализация и более строгое применение схемы УЭО, включая принятие взаимного признания с ЕС и Украиной, содействие развитию применения упрощенных процедур для таможенного оформления в помещениях субъекта и продолжение реализации и расширение использования и применения электронной таможенной среды, включая электронную обработку деклараций и электронные платежи. Все эти компоненты связаны с мероприятиями в МСПД и потенциальным влиянием на его рост.

В Отчете о достигнутом в Молдове прогрессе в ЕПД за 2015 год отмечалось, что в стране были приняты меры по упрощению таможенных процедур и повышению их эффективности, включая внедрение и использование процедуры электронного декларирования импорта и экспорта. В августе 2014 года Молдова разработала концепцию уполномоченного экономического оператора (УЭО) и предоставила этот статус около 99 кандидатам. Зеленые коридоры для УЭО есть во всех пунктах пропуска. Эти реформы, вместе с улучшенными процессами оценки рисков, направлены на сокращение времени оформления и числа физических проверок.

«1 июля 2015 года в ПП «Леушень-Албица» был запущен пилотный проект по одностороннему признанию УЭО из ЕС. Для выполнения обязательств, взятых на себя Молдовой в соответствии со ст. 201 Соглашения об Ассоциации между Молдовой и ЕС, Министерством финансов был инициирован процесс гармонизации Таможенного кодекса Республики Молдова с положениями Регламента Совета (ЕЭС) № 2913/92 от 12 октября 1992 г. о новом Таможенном кодексе, заменяющем Таможенный кодекс Сообщества.¹²²

Кроме того, как уже упоминалось ранее, система классификации Молдовы была приведена в соответствие с законодательством ЕС посредством Закона от 2014 года об утверждении комбинированной номенклатуры товаров и внедрении новейшей версии гармонизированной системы для классификации с 1 января 2015 года.

121 Отчет ЕУВАМ «Анализ санитарных, фитосанитарных и ветеринарных законодательных рамок и систем реализации республики Молдова и Приднестровья в свете УВЗСТ и соглашений ВТО с первоочередным рассмотрением законодательных и технических мер для восполнения выявленных пробелов» от января 2016 г.

122 «Отчёт о достижениях в выполнении Соглашения об Ассоциации ЕС–Молдова за 2014–2015 гг.».

Потребность 1:

Несмотря на стабильный и непрекращающийся прогресс ТСРМ в сближении законодательной и нормативно-правовой базы с существующей в ЕС, остается необходимость постоянного анализа для обеспечения обновления законов и их гармонизации с часто меняющимся законодательным полем ЕС, а также укрепления административного и оперативного потенциала. ТСРМ был установлен ряд конкретных приоритетных сфер развития, а именно (некоторые упоминались ранее):

- Уполномоченный отправитель и уполномоченный получатель;
- Продвижение концепции «единого окна»;¹²³
- Дальнейшее развитие контроля по принципу «одной остановки»;
- Повышение эффективности пост-таможенного контроля и аудита;
- Достижение максимального уровня прозрачности, установление четких правил;
- Оптимизация процедур таможенного оформления для дальнейшего уменьшения и ограничения времени, необходимого для оформления, включая сокращение числа документов, необходимых для выпуска товаров таможней в соответствии с Постановлением Правительства № 279 от 20 мая 2015 г. о внесении изменений в Постановление Правительства № 1140;
- Упразднение сборов за оформление экспорта;¹²⁴
- Внедрение системы эквивалентности в соответствии с Техническими барьерами в торговле (ТБТ) для признания сертификатов соответствия и протоколов исследования, выдаваемых соседними странами и государствами-членами ВТО.

Очевидно, что для достижения полного соответствия ЕС и для обеспечения выполнения обязательств в будущем в том, что касается признания международных соглашений и конвенций, потребуются дальнейшее регулирование и корректировка законодательства. Реализация СоА/УВЗСТ и акцент на развитие и содействие торговле обусловят возникновение новых возможностей по внесению изменений в законодательную базу в этих областях, что позволит создать правильные условия для развития и роста бизнеса и торговой активности в МСПД, снизить затраты и повысить конкурентоспособность порта.

Поэтому ТСРМ рекомендуется проводить систематические обзоры и регулярную периодическую оценку таможенного законодательства ЕС и руководств, включающих Таможенный кодекс Союза, Свод правил ЕС (*Acquis communautaire*) и новый пересмотренный Свод таможенных стандартов, а также директивы ЕС и новые положения о применении, когда это целесообразно, в отношении следующих важных направлений:

- Поправки, связанные с упрощенными процедурами в соответствии с Регламентом Совета (ЕЭС) № 2913/92, Регламенты Комиссии (ЕК) № 1192/2008, (ЕК) № 215/2006, (ЕК) № 1875/2006, (ЕЭС) № 2454/1993, (ЕК) № 444/2002 и статьи 76 (1) а, 76 (4) и 97 ТК ЕС;
- Правила по уполномоченным экономическим операторам (УЭО) в соответствии с регламентами Совета (ЕС) № 648/2005, (ЕЭС) № 2913/92 и регламентами Комиссии (ЕС) № 197/2010 и (ЕЭС) № 2454/93;
- Правовые нормы по внедрению НКТС в соответствии с решениями Совета № 87/415/ЕЭС и № 477/2009 и присоединение к Конвенции об общем транзите;
- Положения о свободных зонах и магазинах беспошлинной торговли с поправками в соответствии с директивами Совета № 91/680/ЕЭС, 92/12/ЕЭС, Регламентом Совета (ЕЭС) № 2913/92 и Регламентом Комиссии (ЕЭС) № 2454/93;

¹²³ «Рекомендации и руководство по внедрению единого окна для повышения эффективности обмена информацией между торговой средой и правительством», Европейская экономическая комиссия, Центр ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН).

¹²⁴ Сборы за оформление экспорта упразднены не были. Приложение 2 Закона о таможенном тарифе № 1380 от 20.11.1997 г. — сборы за оформление экспорта.

- Законы и правила в области прав интеллектуальной собственности в соответствии с Директивой Совета 2004/48/ЕС, Регламентом (ЕС) № 608/2013 Европейского Парламента и Совета от 12 июня 2013 г. о таможенной защите прав интеллектуальной собственности и об отмене Регламента Совета (ЕС) № 1383/2003 и Регламента Комиссии (ЕС) № 1891/2004;
- Поправки к таможенному закону о культурном наследии в соответствии с Регламентом Совета (ЕС) № 116/2009;
- Поправки, направленные на улучшение обеспечения выполнения Конвенции о международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения (CITES), в соответствии с Регламентом Совета (ЕС) № 338/1997, Регламентом Комиссии (ЕС) № 709/2010 и Рекомендацией Комиссии № 2007/425/ЕС;
- Правила касательно товаров двойного назначения и Регламенты Совета (ЕЭС) № 2603/69 и (ЕС) № 428/2009.

Кроме этого, необходимо в ближайшее время принять Закон «О таможенной службе», чтобы обеспечить возможность внедрения новой системы оценки персонала и Кодекса поведения, которые будут содействовать обеспечению административного потенциала и структур, необходимых для реализации УВЗСТ.

Свободные экономические зоны (СЭЗ)¹²⁵ и временное хранение¹²⁶

Общая информация

Режимы СЭЗ стали крайне популярными, «т.к. многие страны стараются содействовать экспорту нетрадиционных промышленных товаров, повышению конкурентоспособности экспортеров, привлечению инвесторов, диверсификации экономики, созданию рабочих мест, обмену технологиями, расширению торговли и транспортных связей страны в целом, а также развивать туризм, стимулировать прямые иностранные инвестиции (ПИИ) и содействовать развитию и росту»¹²⁷. Внутри зоны могут осуществляться различные виды операций от простой разбивки крупной партии груза на мелкие до переборки товаров между странами, сортировки/переупаковки/изменения ярлыков, последующей сборки или производства и т.д.

Для достижения предусмотренного функционирования СЭЗ необходимо обеспечить баланс, который будет содействовать, с одной стороны, стимулированию экономического роста, а с другой — достаточному контролю на границе для предотвращения нечестных и пагубных действий.

*«Чрезмерная зарегулированность сдерживает развитие, рост и прибыльность бизнеса, а надлежащее регулирование с, помощью которого создается предсказуемая среда и осуществляется противодействие нечестной и незаконной деятельности, способствует его развитию. На сегодняшний день в отношениях между таможенными, которые сейчас называются всемирной таможней, органы уполномочены и обязаны как наказывать нечестных, так и отмечать и поощрять добросовестных участников международных торговых цепочек поставок».*¹²⁸

Законодательная база

Закон № 8 о Международном свободном порте Джурджулешть вступил в силу 4 марта 2005 г. и включает многие ключевые аспекты и положения Инвестиционного соглашения «О международном свободном порте Джурджулешть», утвержденного Законом № 7-XV от 17 февраля 2005 г. и содержащего информацию о следующем:

¹²⁵ Свободные торговые зоны, зоны беспошлинной торговли, безналоговые зоны, свободные экспортные зоны, специальные экономические зоны, особые экспортные зоны — каково бы ни было их название, считается, что такие зоны юридически находятся за пределами таможенной территории страны и поэтому подлежат совершенно другому режиму обложения налоговым тарифом и подоходным налогом. На них также распространяются различные другие налоговые и инвестиционные стимулы, не предоставляемые на таможенной территории, для привлечения инвестиций и содействия их росту. Тем не менее, такие зоны физически находятся в рамках национальных границ и являются частью национальной экономики. Свободные зоны могут охватывать территорию всей страны или города, весь (аэро-) порт или его часть, весь индустриальный парк или его часть или ограничиваться одним заводом. Однако, как правило, периметр свободной зоны охраняется и находится под таможенным контролем.

¹²⁶ Приложение VII «Временное хранение».

¹²⁷ Руководство МФК по реформированию регулирующих процедур импорта и экспорта.

¹²⁸ Документ Международной торговой палаты «Контроль зоны», с. 8.

- **Время:** порт основан на 25 лет (до 2030 года).
- **Основные участники:**
 - » **Резидент** — любое физическое или юридическое лицо Республики Молдова либо иного государства, зарегистрированное в Республике Молдова в качестве субъекта предпринимательской деятельности, которое арендует имущество или участки земли на территории порта и которое зарегистрировано Представителем Правительства.
 - » **Представитель Правительства** — лицо, назначенное Правительством, к компетенции которого относится: обеспечение выполнения законодательства Молдовы и Инвестиционного соглашения, регистрация субъектов и отмена регистрации, оказание содействия резидентам, ведение базы данных резидентов, сбор отчетов резидентов об их деятельности и т.д.
 - » **Генеральный инвестор** — одна из сторон Инвестиционного соглашения, которую определяет Правительство и которая управляет портом, заключает с Правительством договор аренды всей территории Международного порта и затем сдает часть этой территории другим резидентам.
 - » **Таможенная служба** — обеспечивает таможенный режим на территории порта.
- **Территория:** площадь территории порта не превышает 120 га и является государственной собственностью, которая сдается в аренду Генеральному инвестору в соответствии с Инвестиционным соглашением и Договором аренды. Территория включает нефтяной терминал и нефтеперерабатывающий завод, грузовой терминал, пассажирский терминал и территорию развития порта.
- **Применяемое законодательство:** порт является частью таможенной территории Молдовы, на которой действуют её законы с учётом исключений, установленных настоящим законом (специальные положения в отношении налогов, таможни и конкуренции). Кроме молдавского законодательства, деятельность резидентов регулируется правилами и положениями, утвержденными Генеральным инвестором.
- **Гарантии государства:** в случае принятия новых законодательных или подзаконных актов, которые ухудшают условия деятельности резидентов, резиденты, зарегистрированные до вступления в силу нового законодательного акта, вправе до 17 февраля 2030 года руководствоваться положениями настоящего закона.
- **Налоговый и таможенный режим:** предусмотрены специальные положения (привилегии), например, нулевая ставка НДС или освобождение от акциза и(или) таможенных платежей для определенных товаров (услуг) и т.д.
- **Осуществление контроля:** государственные контролирующие органы проводят не более одной комплексной проверки деятельности резидента в течение года. Данное ограничение не распространяется на оперативные проверки, осуществляемые таможенными органами, и проверки, проводимые в рамках уголовного преследования, а также на расследования промышленных аварий. Национальный банк Молдовы осуществляет контроль за деятельностью резидентов в соответствии со своими правилами.
- **Разрешение споров:** Споры решаются судебными инстанциями Республики Молдова или посредством международного арбитража в зависимости от национальности резидентов.

Постановления Правительства касательно деятельности Международного свободного порта Джурджулешть (МСПД)

18 июля 2005 г. правительство Молдовы приняло Постановление № 721 об утверждении ряда положений о деятельности порта, включая:

- Положение о пропускной системе;
- Положение о регистрации резидентов порта;
- Положение о выдаче разрешений на деятельность в порту;
- Положение о Представителе Правительства.

Решение правительства об открытии международного ПП «Порт Джурджулешть»

3 октября 2005 г. Правительство Молдовы одобрило Постановление № 1027, которым устанавливается международный пункт пропуска (ПП) «Порт Джурджулешть», а ТСРМ и ППРМ поручается выдать все необходимые инструкции и в тесном сотрудничестве с Представителем Правительства принять соответствующие меры для организации деятельности в порту.

Приказ Таможенной службы об оформлении контейнеров, товаров, ввозимых или вывозимых через ПП «Порт Джурджулешть»

На основании Постановления Правительства № 1027 от 20 апреля 2012 г., Таможенная служба издала Приказ № 157¹²⁹ (Технологическая схема) с детальным описанием пошагового порядка таможенного оформления товаров, ввозимых в или вывозимых через порт Джурджулешть.

Правила и положения, утвержденные Генеральным инвестором

Необходимо отметить, что законодательная база Международного свободного порта Джурджулешть также определяется правилами и положениями, утвержденными Генеральным инвестором (в соответствии с Законом № 8).

Инвестиционное соглашение

Инвестиционное соглашение о Международном свободном порте Джурджулешть было подписано 29 декабря 2004 г. Правительством Молдовы с компаниями «Azpetrol», «Azertrans» и «Azpetrol Refinery».

Операции в СЭЗ:

«Как правило, национальная таможенная служба действует по периметру СЭЗ. Её роль заключается в контроле товаров, ввозимых в зону с таможенной территории или из третьей страны, импортируемых из зоны на таможенную территорию для внутреннего потребления или размещаемых под другой режим с отсрочкой уплаты пошлин. Сюда относится контроль транзитных перемещений товаров с территории или на территорию зоны. Если товары ввозятся для внутреннего потребления, таможене предъявляется импортная декларация и взимаются пошлины (налоги), предусмотренные для товаров, ввозимых из третьей страны.

Во многих свободных зонах применяются количественные ограничения касательно объемов производимой продукции, которые допускаются на внутренний рынок (например, 20%), и таможеня отвечает за соблюдение установленных норм.

В обязанности таможенни входит мониторинг всех мероприятий, осуществляемых в зоне, посредством аудита книг, записей и систем операторов зоны. Таможеня должна обеспечивать недопущение незаконной торговли в зоне. Как правило, в соответствии с законодательством, администрация и операторы зоны должны составлять и обновлять инвентарную ведомость всех ввозимых и вывозимых товаров, а также баланса внутри зоны. Отчеты по всем операторам подаются таможене в целях аудита.

*Во многих зонах у таможенни есть онлайн-доступ к инвентарным ведомостям. Лицензированные операторы зоны должны подавать таможене упрощенную таможенную декларацию для получения разрешения на ввоз товаров или вывоз товаров на территорию или с территории зоны. Как правило, товары, ввозимые или вывозимые из зоны в третьи страны, не подлежат обложению пошлиной/налогом. Однако могут взиматься определенные административные сборы для финансирования работы администрации зоны и для содержания или модернизации инфраструктуры зоны, которую она сдает в аренду операторам».*¹³⁰

129 Приложение III «Технологическая схема МСПД».

130 Руководство МФК по реформированию регулирующих процедур импорта и экспорта.

Недостаток 2. Свободные экономические зоны (СЭЗ) и временное хранение в МСПД

Помимо исследования МСПД, ТСРМ обратилась к EUBAM с просьбой проанализировать поправки, предложенные портовым оператором «Danube Logistics» к Закону № 8, которые касаются функционирования свободной экономической зоны, а также рассмотреть вопросы, касающиеся временного хранения и соответствия таможенным стандартам ЕС по всей таможенной территории Молдовы.

На сегодняшний день законодательство, связанное с портом и большей частью его операций, сконцентрировано вокруг статуса СЭЗ. Основываясь на результатах анализа законодательных предложений, Миссия подготовила для ТСРМ и портового оператора объективную оценку порядка временного хранения в порту на основании предыдущей версии Таможенного кодекса ЕС и Положений по применению, а также нововведений нового Таможенного кодекса Союза, который вступил в силу 1 мая 2016 года и будет определять дальнейшее развитие.

Миссия понимает, что портовый оператор хотел бы сохранить многие из преимуществ, предусмотренных законом № 7 об Инвестиционном соглашении, но есть мнение, что излишний акцент на компоненте свободной экономической зоны может помешать расширению и развитию порта в будущем. Следует способствовать формированию у субъектов экономической деятельности понимания того, что МСПД не ограничивается свободной экономической зоной, как может показаться из названия порта, но что у него есть потенциал стать полностью функциональным портом, который дополнительно может предложить предпринимателям преимущества свободной экономической зоны и соответствующих условий.

На основании сравнения нового законодательства ЕС и поправок к Закону № 8 (2005 г.), предложенных компанией «Danube Logistics», был выявлен ряд областей, которые не соответствуют и значительно противоречат статьям ЕС по СЭЗ, а именно:

- Внедрение двух разных сроков (ограничение в 20 и 90 дней) противоречит Таможенному кодексу Союза (ТКС), в котором не предусмотрено какое-либо временное ограничение для хранения товаров в СЭЗ.¹³¹
- Необходимость подачи таможенной декларации для помещения товаров под режим СЭЗ противоречит ТКС, в котором указано, что декларация, соответствующая определенному режиму, должна подаваться на товары, предназначенные для размещения под таможенный режим, за исключением режима свободной экономической зоны.¹³²
- Предложенные поправки, разрешающие конечное потребление иностранных или внутренних товаров внутри СЭЗ, в целом, противоречат ТКС, согласно которому в СЭЗ конечное потребление товаров разрешается только для товаров Союза (внутренних товаров).¹³³ При потреблении таких товаров необходима таможенная декларация на режим свободного обращения.¹³⁴
- Предложенные поправки, разрешающие не подавать таможенную декларацию на отходы, остающиеся после уничтожения товаров, и не облагать такие отходы таможенными пошлинами, противоречат ТКС, согласно которому неудовлетворительное объяснение причин пропажи товаров (оставшихся отходов) считается потреблением, подлежащим соответствующим сборам.¹³⁵

131 ТКС/статья 238/Хранение/Срок режима хранения.

132 ТКС/статья 158/Размещение товаров под таможенный режим/Таможенная декларация для контроля товаров Союза.

133 Общее правило: если не доказано обратное, товары не из Союза (иностраные) в момент ввоза в свободную зону считаются размещенными под таможенный режим. В случае свободной зоны завершение режима должно соответствовать условиям ТКС касательно завершения специального режима, которыми в основном запрещается потребление.

134 См. ст. 246 ТКС/Свободные зоны/ Товары Союза в свободной зоне; ст. 245/Свободные зоны/ Представление товаров и их размещение под режим; ст. 215/Специальный режим/ Завершение специального режима; ст. 247/ Свободные зоны/ Товары не из Союза в свободной зоне.

135 См. ст. 215/Специальный режим/Завершение специального режима; ст. 79/Таможенный долг при импорте/Таможенный долг, возникший в результате несоответствия.

В приложении VIII более подробно представлен обзор сведений и рекомендаций на основании сравнительного анализа таможенного законодательства Молдовы и ЕС.

Потребность 2.

В отношении упомянутых выше несоответствий ТСРМ необходимо обеспечить принятие мер для приведения действующего молдавского законодательства в соответствие с законодательством ЕС. Это имеет особое значение при установлении сроков нахождения товаров в режиме СЭЗ (в ЕС не существует временных ограничений) или требований в отношении подачи таможенной декларации.

*«Пока товары хранятся в свободной экономической зоне, нет необходимости подавать декларацию на импорт. Импортные и экспортные декларации подаются только, когда товары покидают зону свободной торговли».*¹³⁶

Кроме того, Молдове необходимо обеспечить чёткую связь между положениями Таможенного кодекса ТСРМ и Законом № 8 о СЭЗ, а также соответствие законодательству ЕС, в котором указаны и полностью описаны требования, касающиеся утверждения СЭЗ в порту Джурджулешть, исходя из нижеследующего списка, который не является исчерпывающим:

- сохранность и безопасность,
- строительство,
- учёт/инвентаризация,
- таможенный надзор,
- предварительное уведомление,
- таможенная декларация,
- хранение,
- допустимые процессы и транспортная обработка,
- транзитная перевозка грузов,
- таможенная стоимость, включая сборы за хранение, которые должны быть включены при импорте,
- таможенный долг / гарантии,
- потребление,
- уничтожение,
- потери,
- реэкспорт,
- другие ограничения.

Необходимо отметить, что стандартной практикой ЕС не предусматривается отдельное законодательство, регулирующее СЭЗ, помимо действующего Таможенного кодекса. Существующая же в Молдове практика в отношении МСПД может привести к путанице, недостаточному уровню прозрачности и сложностям с равномерностью распределения. ТСРМ будут предоставляться необходимые рекомендации для содействия консолидации всего действующего законодательства, связанного с СЭЗ, а также включения его в структуру существующего (нового) Таможенного кодекса. Благодаря этому можно будет создать один целостный инструмент, регулирующий свободные экономические зоны Молдовы.

¹³⁶ http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/imports/free_zones/index_en.htm.

При рассмотрении расширения порта за пределами существующей СЭЗ, руководство порта и ТСРМ может совместно изучить возможность создания Зоны переработки товара для экспорта (ЗПТЭ)¹³⁷, используя экономическое обоснование. ЗПТЭ представляют собой географические анклав, установленные за пределами таможенной территории страны с целью содействия производству на экспорт и предоставления услуг иностранным предприятиям. Как правило, в такой зоне освобождают от уплаты налогов и пошлин, часто в ней не действует национальное трудовое законодательство, местное валютное регулирование и не предоставляются государственные инфраструктурные объекты. В целом, ЗПТЭ устанавливаются для содействия экспорту нетрадиционных промышленных товаров, повышения конкурентоспособности экспортеров, привлечения инвесторов, диверсификации экономики, создания рабочих мест, обмена технологиями, развития и роста.¹³⁸

Инвестиционные стимулы: (См. Руководство по модернизации таможенной службы, стр. 234.)

Для привлечения новых капиталовложений и содействия экономическому развитию многие страны предлагают инвестиционные стимулы, включая послабления по импортным пошлинам и косвенным налогам. Вопрос о том, являются ли налоговые стимулы фактором инвестиционных решений, обсуждался в экономической литературе очень широко, и было высказано фактически единодушное мнение, что эти фискальные льготы не играют решающей роли, потому что на решение инвестора большее влияние оказывают другие соображения. (Подробнее о дискуссии по этим вопросам см. у авторов Зиц, Стотски и Леу, 2002 г.)

Система исключений уязвима перед злоупотреблениями в виде ухода части освобожденных от уплаты пошлин товаров на «серый» рынок вместо использования их в полезных инвестициях. Она также дает импульс нечестной конкуренции, от которой страдают предприятия, не пользующиеся льготами. С административной точки зрения наличие исключений требует от таможи выделять существенную долю своих скудных ресурсов на функции мониторинга и контроль, между тем как эти средства могли бы найти более полезное применение.

Поэтому развивающимся странам следует решительно посоветовать отменить исключения и одновременно оптимизировать импортные тарифы. Простая и прозрачная схема для импорта с низкими или нулевыми ставками на инвестиционные товары и средства производства, вероятно, будет более сильным инструментом привлечения инвесторов, чем распространение исключений.

¹³⁷ «С точки зрения применения таможенного законодательства, ЗПТЭ размещаются вне таможенной территории, хотя физически они находятся внутри национальных границ и являются частью национальной экономики. В этом плане к ЗПТЭ необходимо подходить как к иностранному государству. На дорогах от зоны к остальным частям страны должны быть установлены таможенные посты с целью обеспечения надлежащего выполнения соответствующих таможенных законов. Поэтому в таких зонах таможи должны организовывать два типа таможенного контроля. Импорт из ЗПТЭ на внутренний рынок, если таковой разрешается, должен получать такой же режим, как импорт из-за рубежа. Поставки продуктов с внутреннего рынка в ЗПТЭ должны рассматриваться как экспорт». Свободные зоны: См. Руководство по модернизации таможенной службы, стр. 228.

¹³⁸ Приложение IX «Зоны переработки товара для экспорта».

Внутриведомственный компонент

Недостаток 1: Приведение законодательства по ветеринарным и фитосанитарным вопросам в соответствие со Сводом правил ЕС (Acquis communautaire) и международными стандартами

В соответствии с положениями УВЗСТ был создан подкомитет с целью отслеживать прогресс, предоставлять рекомендации, совершенствовать процедуры и выступать в роли форума для обсуждения ветеринарных и фитосанитарных проблем, возникающих в процессе гармонизации и согласования соответствующих директив и стандартов ЕС, правил Всемирной организации по охране здоровья животных (МЭБ), поскольку законодательство Молдовы по ветеринарным и фитосанитарным вопросам еще только предстоит привести в полное соответствие со Сводом правил ЕС (Acquis communautaire) и международными стандартами.¹³⁹

В главе 4, статья 176 «Основная цель» Соглашения об Ассоциации, частью которого является УВЗСТ, подчеркивается требование непрерывного и поступательного приведения в соответствие со Сводом правил ЕС (Acquis communautaire) с целью обеспечения полной прозрачности, признания равнозначности и соответствия, а также создания механизмов содействия торговле. Кроме того, Республика Молдова принимает меры для улучшения связи и сотрудничества по мероприятиям, перечисленным в Приложении XVII к упомянутому Соглашению и достижения общего понимания относительно стандартов условий содержания животных.

В области фитосанитарии правила ЕС преследуют цель обеспечить соблюдение стандартов, связанных с качеством семян, материалами для защиты растений, вредными организмами и кормом для животных. Не было замечено, чтобы инспекторы обеих служб пользовались стандартными оперативными процедурами (СОП) или обновленными Руководствами по организации инспектирования (Vademecums).

Кроме того, согласно полученной информации, международно признанные документы, применяемые для перевозки растений и животных, как например, паспорт растения и Единый ветеринарный документ на ввоз (ЕВД¹⁴⁰), в настоящее время пока еще не применяются.¹⁴¹

Потребность 1.

Существует необходимость разработать унифицированные ветеринарные и фитосанитарные процедуры, которые отвечали бы требованиям общего Свода правил ЕС (Acquis communautaire) и международным стандартам по фитосанитарным мерам (МСФМ), включая использование стандартизированных форм ЕС и международных форм (например, ЕВД и паспорт растения) и пособий.

139 Глава 12 Программы ЕС для Свода правил (Acquis communautaire) посвящена подробным правилам в области безопасности продуктов питания, ветеринарным и фитосанитарным мерам. В ветеринарной сфере Сводом правил ЕС (Acquis communautaire) устанавливаются процедуры, которые играют важную роль в охране здоровья животных, обеспечении их условий содержания и безопасности продуктов питания животного происхождения.

140 В Европейском Союзе после ветеринарной проверки на границе пограничные ветеринары обычно выдают Единый ветеринарный документ на ввоз (ЕВД) в соответствии с Регламентом Европейской Комиссии (ЕК) № 136/2004 (касательно продуктов) и Регламентом Европейской Комиссии (ЕК) № 282/2004 для живых животных (с изменениями, внесенными Регламентом Европейской Комиссии № 585/2004). Связанный с таможенной декларацией порядковым номером, оригинал ЕВД передается таможен пограничным ветеринаром, импортером или экспедиторским агентством как подтверждение того, что ветеринарное оформление груза завершено. Таможня разрешает оформление груза в зависимости от решения ветеринарного контроля на границе, которое указывается в упомянутом документе и при наличии подтверждения уплаты ветеринарных сборов для покрытия расходов, связанных с проведением ветеринарной проверки, или гарантий такой уплаты в будущем. Из сказанного следует, что молдавский эквивалент документа «Единый санитарно-ветеринарный документ на ввоз» (ЕСВД) в настоящее время не выдается, вопреки Постановлению Правительства № 1408/2008.

141 Без реализации двух ПП № 1099 от 29.09.2008 и № 1408 от 10.12.2008, работа НАБПП не может соответствовать передовой практике ЕС. В этих Постановлениях описана Система TRACES, которую уже применяют страны ЕС. Она пока не может использоваться НАБПП в Молдове, поскольку агентства по импорту и экспорту еще не зарегистрированы в данной системе.

Ветеринарной службе Молдовы необходимо продолжать анализ и обзор национального законодательства и нормативов в сопоставлении с законодательством ЕС, включая директивы ЕК, и утверждение новых исполнительных инструкций, по необходимости.¹⁴² Формы ветеринарного контроля должны соответствовать требованиям законодательной базы о ветеринарной инспекции на границе и процедурам сотрудничества, сформулированным директивами Совета и Решениями Комиссии, в соответствии с Руководством ЕС по ИУГ:

Решение Комиссии № 2007/275/EU от 17 апреля 2007 года относительно списков животных и продуктов, подлежащих контролю в пограничных инспекционных пунктах, согласно Директивам Комиссии № 91/496/ЕЭС и № 97/78/ЕС;

- Регламент ЕК № 136/2004 о Едином ветеринарном документе на ввоз (ЕВД);
- Система контроля торговли и экспертизы, которая введена в действие Решением Комиссии № 2004/292/ЕС;
- Регламент Комиссии (ЕС) № 745/2004 от 16 апреля 2004 года, в котором изложены меры, касающиеся импорта продуктов животного происхождения для личного потребления;
- Регламент (ЕС) № 454/2008 Европейского Парламента и Совета о внесении изменений в Регламент (ЕС) № 998/2003 о требованиях, предъявляемых к здоровью домашних животных, перевозимых в некоммерческих целях, касающихся увеличения периода прохождения;
- Регламент (ЕС) № 882/2004 Европейского Парламента и Совета ЕС от 29 апреля 2004 г. об официальных формах контроля, проводимых с целью проверки соответствия кормовому и пищевому законодательству, а также правилам, касающимся здоровья и условий содержания животных;
- Решение Комиссии (№ 2000/208/ЕС) от 24 февраля 2000 г., в котором устанавливаются подробные правила применения Директивы Совета № 97/78/ЕС, касающейся транзита продуктов животного происхождения из одной третьей страны в другую третью страну автомобильным транспортом через Европейское Сообщество;
- Решение Комиссии (№ 2000/571/ЕС) от 8 сентября 2000 г., в котором изложены методы ветеринарных проверок продуктов из третьих стран, предназначенных для ввоза в свободные зоны, на свободные склады, на таможенные склады или для операторов, поставляющих зарубежные средства морского транспорта;
- Директива № 98/22 ЕК¹⁴³, пересмотренная Европейская конвенция по защите животных во время международных перевозок («Официальный журнал» L 241 от 13 июля 2004 г.) и стандарты ЕС по ветеринарному контролю, особенно что касается домашних животных и других живых животных, в том числе Решение Комиссии № 2001/812/ЕС, Директива № 91/496/ЕЭС, в которых изложены принципы ветеринарных проверок в отношении животных.
- Решение Комиссии № 2008/946/ЕС и статья 12 Директивы № 97/78/ЕС¹⁴⁴, в которых изложены принципы ветеринарных проверок продуктов.

Аналогичные корректирующие меры рекомендуются и для фитосанитарной службы с учетом директив ЕС по фитосанитарным вопросам, с целью обеспечить полное соответствие правил Молдовы Директиве о здоровье растений и директивам о средствах защиты растений (СЗР)¹⁴⁵, остаточном количестве пестицидов и биоцидов и особенно всем 12 директивам о семенах и материалах для размножения растений. В любой оценке или анализе должны учитываться следующие директивы ЕС по фитосанитарным вопросам и, в случае необходимости, содержаться решения о новых правилах их применения:

142 См. http://ec.europa.eu/food/animal/bips/legis_en.htm

143 Директива № 98/22 ЕК определяет минимальные условия для проведения проверок в пограничных пунктах контроля в Сообществе, которые не находятся в пунктах назначения, в отношении растений, продуктов растениеводства или других предметов, перемещаемых из третьих стран.

144 ТП1 Отчет об опросе на местах и оценке потребностей: 3.6.1 — Инфраструктура — Потребность 8: Объекты фитосанитарного и ветеринарного контроля в ПП.

145 Ссылка: Регламент (ЕК) Европейского Парламента и Совета от 21 октября 2009 о размещении средств защиты растений на рынке и признании недействительными Директив Совета № 79/117/ЕЭС и № 91/414/ЕЭС 1107/2009 («Официальный журнал» L 309 от 24 ноября 2009).

-
- Директива Совета № 2000/29/ЕС от 8 мая 2000 г. о защитных мерах против ввоза в Сообщество организмов, вредных для растений или продуктов растениеводства и против их распространения в Сообществе («Официальный журнал» L 169 за 10 июля 2000 г.);
 - Фитосанитарная сертификация из третьих стран в соответствии с Директивой Совета № 2000/29/ЕС, Директивой Комиссии № 2004/105/ЕС и Регламента Комиссии (ЕК) № 1756/2004;
 - Максимальные уровни остатков пестицидов в соответствии с Директивой Совета № 91/414/ЕЭС и Регламентом Совета (ЕС) № 396/2005;
 - Средства защиты растений в соответствии с Директивами Совета № 79/117/ЕЭС, № 91/414/ЕЭС и Регламентом Совета (ЕС) № 1107/2009;
 - Семена и материалы для размножения растений в соответствии с Директивами Совета № 66/401/ЕЭС, № 66/402/ЕЭС, № 2002/53/ЕС, № 2002/54/ЕС, № 2002/55/ЕС, № 2002/56/ЕС, № 2002/57/ЕС, № 68/193/ЕС, № 1998/56/ЕС, № 92/33/ЕЭС и № 92/34/ЕЭС;
 - Материал для воспроизводства леса в соответствии с Директивой Совета № 1999/105/ЕС;
 - Директива Совета № 93/85/ЕЭС от 4 октября 1993 г. о контроле над кольцевой гнилью клубней картофеля с изменениями, внесенными Директивой Совета № 2006/56/ЕС от 12 июня 2006 г.;
 - Директива Совета № 74/647/ЕЭС от 9 декабря 1974 г. о контроле над красной листоверткой;
 - Директива Совета № 2006/91/ЕЭС от 7 ноября 2006 г. о контроле над щитовкой калифорнийской;
 - Директива Совета № 98/57/ЕС от 20 июля 1998 г. о контроле над «*Ralstonia solanacearum*» (Смита) Ябуучи и др. с последними изменениями, внесенными Директивой № 2006/63/ЕС от 14 июля 2006 г.;
 - Директива Совета № 2007/33/ЕС от 11 июня 2007 г. о контроле над картофельной цистообразующей нематодой и признании недействительной Директивы № 69/465/ЕЭС;
 - Директива Совета от 15 июля 1991 г. о размещении на рынке средств защиты растений с последними изменениями, внесенными Исполнительной директивой Совета № 2011/60/ЕС;
 - Директива Комиссии № 92/90/ЕК, определяющая обязательства производителей и импортеров растений, продуктов растениеводства и других предметов и процедуры их регистрации;
 - Директива Комиссии № 93/50 ЕЭС, которая определяет отдельные растения, не указанные в перечне приложения V, части А Директивы Совета № 77/93/ЕС, производители которых или склады, центры транспортировки в зонах производства таких растений, должны быть указаны в официальном реестре;
 - Директива Комиссии № 1992/105, определяющая степень стандартизации для паспортов растений, которые должны использоваться для перемещения определенных растений, продуктов растениеводства и других предметов внутри Сообщества, а также устанавливающая подробные процедуры, связанные с выдачей таких паспортов растений и условия и подробные процедуры их замены;
 - Директива Комиссии № 2005/17, которая вносит изменения в некоторые положения Директивы № 92/105/ЕЭС о паспортах растений;
 - Директива Комиссии № 2004/103/ЕК о проверках идентичности и здоровья растений, продуктов растениеводства и других предметов, перечисленных в части В приложения V к Директиве Совета № 2000/29/ЕС, которые могут выполняться в месте, не являющимся пунктом въезда в Сообщество, или в месте, расположенном рядом, с указанием условий, связанных с такими проверками;
 - Директива Комиссии № 98/22/ЕК, в которой изложены минимальные условия для проведения проверок здоровья растений, продуктов растениеводства и других предметов, поступающих из третьих стран, в Сообществе в пунктах контроля, которые не являются местом назначения;
 - Директива Комиссии № 94/3, устанавливающая процедуру уведомления о задержании партии груза или выявлении вредного организма из третьих стран, представляющих неизбежную фитосанитарную опасность;
-

- Международный стандарт фитосанитарных мер МСФМ-5; Словарь фитосанитарных терминов;
- Международный стандарт фитосанитарных мер МСФМ-7; Система сертификации экспорта
- Международный стандарт фитосанитарных мер МСФМ-12; Руководство по фитосанитарным сертификатам;
- Международный стандарт фитосанитарных мер МСФМ-20; Руководство по фитосанитарному регулированию импорта;
- Регламент № 882/2004 Европейского Парламента и Совета об официальных формах контроля, проводимых с целью проверки соответствия кормовому и пищевому законодательству, а также правилам, касающимся здоровья и условий содержания животных.

Кроме того, ветеринарной и фитосанитарной службам Молдовы необходимо принять соответствующие меры, чтобы соответствовать нормативным документам Всемирной организации по охране здоровья животных (МЭБ)¹⁴⁶ в части, касающейся тех правил, которые гласят, что страны-участницы могут защищать себя от проникновения заболеваний и патогенных организмов.

Таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы

Межведомственный компонент

Недостаток 1: Слишком много законодательных актов, регламентирующих управление границей

Сегодня от служб контроля на границе требуется обеспечить, чтобы путешественники, деловые люди, международные воздушные, морские и наземные перевозчики могли пользоваться едиными, предсказуемыми и легкими в применении процедурами, совместимыми с международными стандартами и конвенциями. ВТамО, ВТО, Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН), Центр по содействию торговле и электронному бизнесу ООН (СЕФАКТ) и Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) установили следующие стандарты для выполнения таможенных функций:

- Пересмотренная Киотская конвенция (международная конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур) предоставляет основу для обработки товаров в международной торговле (глава 3).
- Международная конвенция по гармонизированной системе описания и кодирования товаров (называемой Гармонизированной системой или ГС), которая была разработана и поддерживается ВТамО, представляет собой основу для классификации всех товаров и грузов в международной торговле.
- Соглашение о таможенной стоимости (СТС), разработанное ВТО, является основой для определения таможенной стоимости товаров в международной торговле (глава 8).
- Соглашение о правилах происхождения является инициативой ВТО, направленной на разработку системы для стандартизации правил происхождения товаров, участвующих в международной торговле (глава 9).¹⁴⁷

Молдавские службы контроля на границе, работающие в МСПД, работают на основании значительной базы первичного национального законодательства¹⁴⁸, особенно что касается процессов таможенного оформления. Эта база дополняется также постановлениями, дополнительными инструкциями и приказами, издаваемыми на местах. Из-за большого количества и объема издаваемых приказов и постановлений существует возможность их отмены, которую можно не заметить и продолжать по ошибке применять. В таких условиях существует вероятность того, что сложно правильно применять законодательную базу, проблемы в стремлении к ее соблюдению возникают не только у СКГ, но и у предприятий.

¹⁴⁶ Стандарты МЭБ признаются Всемирной торговой организацией в качестве международных справочных норм для живых животных.

¹⁴⁷ Руководство Всемирного банка по модернизации таможенной службы, стр. 8.

¹⁴⁸ Перечень существующих законодательных актов для каждой из государственных СКГ. Приложение X — Основное торговое законодательство.

И хотя в целом заинтересованные деловые круги в МСПД, похоже, удовлетворены доступом к информации и своими отношениями с таможней, движение по направлению к работе СКГ на основании концепции «информированного соблюдения», которая требует, чтобы деловые круги адекватно и регулярно информировались об их обязанностях через такие ресурсы как формальные публикации законодательства в Интернете, означает, что СКГ не должны расслабляться и давать заинтересованным сторонам повод для критики относительно отсутствия прозрачности, консультаций или по поводу недостаточного уровня доступа к обновленной информации.

Потребность 1:

Ассимиляция и сближение с постоянно развивающейся законодательной средой ЕС представляют собой достаточно сложные задачи для СКГ. Опыт других стран указывает на то, что существование слишком большого количества законодательных актов, вторичных правовых документов и приказов, изданных по необходимости, чревато возможностью возникновения замешательства и неопределенности в применении законных полномочий. После процесса анализа и оценки Правительство Молдовы приняло меры по решению этой проблемы с помощью Постановления № 512 от 06/05/2016, в котором упразднены многие нормативные акты и приказы и переосмыслена целесообразность продолжения существования других, в том числе и в сфере полномочий таможни.

Тем не менее, таможенной, ветеринарной и фитосанитарной службам рекомендуется регулярно проводить систематические пересмотры действующего законодательства в своей сфере ответственности с целью периодической рационализации количества и объема приказов/постановлений и, по возможности, отмены или отзыва излишних регламентов и подготовки предложений о внесении изменений в первичное законодательство.

Отвечая на вопросы о доступе к информации об изменениях в законодательстве, заинтересованные деловые круги предоставили смешанные суждения, в которых они дали положительную оценку увеличению прозрачности за предыдущие два года со стороны всех СКГ (особенно таможни), в тоже время, несмотря на доступ к действующим или обновленным материалам в Интернете, ценными были признаны и другие формы информирования, включая печатные, например, регулярные бюллетени новостей.

Таблица 4: Обзор недостатков законодательной и нормативно-правовой базы

Внутриведомственный компонент	Служба контроля на границе	Недостаток
Законодательная и нормативно-правовая база	Таможенная служба	Недостаток 1: Соответствие законодательства Своду правил ЕС (Acquis communautaire) и международным стандартам
		Недостаток 2: Свободные экономические зоны (СЭЗ) и временное хранение в МСПД
Законодательная и нормативно-правовая база	Ветеринарная и фитосанитарная службы	Недостаток 1: Соответствие законодательства по ветеринарным и фитосанитарным вопросам Своду правил ЕС (Acquis communautaire) и международным стандартам
	Таможня, ветеринарная и фитосанитарная службы	Недостаток 1: Слишком много законодательных актов, регламентирующих управление границей

Институциональная база, развитие управления кадровыми ресурсами (УКР)

Введение

Таможенная служба

После периода относительного спокойствия и стабильности в 2016 году ТСРМ подверглась процессу существенной реорганизации и рационализации. После появления Приказа № 748 от 13 мая 2016 «Об утверждении графика процедуры аттестации» для всех сотрудников ТСРМ, которая призвана оценить их знания, компетентность и честность, персонал службы проходит переаттестацию. Процесс перемен неизбежно скажется на институциональной структуре организации и развитии человеческих ресурсов.

Пока что результаты аттестации в июне 2016 г. показали, что примерно 15% из 184 сотрудников центрального аппарата Таможенной службы Молдовы не отвечают требованиям и, скорее всего, потеряют работу. В настоящее время это мероприятие проводится на региональном и местном уровнях. Предполагается, что общее количество персонала на центральном уровне сократится с 388 до 260 человек, а количество таможен сократится с 7 до 3. Число постоянных сотрудников таможни в МСПД вместе с начальником таможенного поста составляет 29 человек.

Ветеринарная и фитосанитарная службы (Национальное агентство по безопасности продуктов питания — НАБПП)

В МСПД в случае необходимости направляются инспекторы НАБПП с соседнего ПП «Джурджулешть» для автомобильного сообщения. В настоящее время в этом ПП для автомобильного сообщения насчитывается 14 должностей инспекторов: 7 из ветеринарной и 7 из фитосанитарной служб, хотя в июне 2015 года только 4 должности ветеринарных инспекторов были заняты, а три должности оставались вакантными. Инспекторы обеспечивают 4 ПП: «Джурджулешть-Галац», «Джурджулешть-Рени», «МСПД» и «Джурджулешть-СЭЗ», работая по сменам круглосуточно, что позволяет персоналу отдыхать 72 часа после отработанных 24 часов. Такая организация работы по сменам позволяет сократить время и расходы на переезды. Инспекторы проходят подготовку как внутри ведомства в самой организации и в ПП, так и с задействованием инструкторов извне, в том числе из Европейского Союза.

Как минимум один раз в году инспекторы проходят аттестацию персонала и тестирование, чтобы убедиться, что их уровни знаний и навыков отвечают требованиям времени, — это важно из-за большого объема законодательства и регулирующих документов, особенно тех, которые исходят от Европейского Союза и которые ветеринарной и фитосанитарной службам необходимо приспособить к своей работе в соответствии с одним из требований СоА/УВЗСТ.

Таможенная служба

Внутриведомственный компонент

Недостаток 1: Организационная реформа и реформа УКР

Необходимость выполнять все свои задачи, обязательства и обязанности с целью продолжать реализовывать СоА/УВЗСТ с ЕС и другие международные соглашения и конвенции, требует от ТСРМ постоянной корректировки и адаптации к новой, выдвигающей новые сложные задачи таможенной и торговой среде. Целью таможни является создание современной, ориентированной на

предоставление услуг администрации, которая соответствовала бы международным стандартам и национальным стратегическим задачам, реагируя в то же время положительно на потребности бизнеса. Организации также необходимо разработать такие подходы и стратегии, которые обеспечивали бы «соблюдение всем персоналом принципа верховенства права, а также справедливого, беспристрастного, честного, благонадежного, вежливого, убедительного и профессионального выполнения своих обязанностей»¹⁴⁹. Для МСПД, который обладает статусом «стратегических ворот», оптимизация организационной реформы и реформы УКР в таможенной службе является ключевым компонентом в обеспечении как эффективности, так и конкурентоспособности работы порта.

Многие организации с передовым мышлением считают свой персонал своим самым большим и ценным активом и чрезвычайно серьезно относятся к его постоянному развитию и прогрессу. Как показал процесс аттестации, сотрудники должны быть достаточно квалифицированными, мотивированными и способными эффективно исполнять свою работу на самом высоком уровне, чтобы в будущем соответствовать всем требованиям. Кроме того, через свое высшее руководство и персонал, организация должна демонстрировать свою приверженность культуре профессионализма, дисциплины, честности и достойного поведения.

Реформы, которые в настоящее время предпринимаются Таможней с целью повысить ее административные возможности, включая использование стратегического планирования, рационализацию, системы обеспечения управления, управление переменами, развитие УКР, а также аттестацию, являются мерами, предназначенными для решения проблем институциональной реформы, которые в настоящее время считаются важными для будущего.

В поддержку развития надлежащего управления и наращивания организационного потенциала, ТСРМ, с помощью EUBAM, разработала проект «Закона о таможенной службе», однако, к сожалению, его введение в действие подверглось длительной задержке из-за перемен в Правительстве и повторения фазы консультаций между министерствами. В поддержку и в ожидании его введения в действие, Департамент управления кадрами Таможенной службы разработал, также при помощи EUBAM, систему оценки личной эффективности для таможенного персонала, которая также еще не внедрена и не применяется из-за отсутствия прогресса в вопросе с Законом о таможенной службе. Кроме того, ТСРМ разрабатывает в настоящее время новый Кодекс поведения и руководство по его применению персоналом, которые будут введены в действие в качестве одного из элементов пересмотра общей культуры работы и которые способны адаптироваться к переменам и устойчивы против коррупции.

План развития принципов профессиональной честности ТСРМ на 2016–2017 годы, который еще больше поддерживает внутренние реформы ТСРМ, полностью отражает документ Международной торговой палаты № 103–6/12 (от июня 2012 г.) «Основные положения таможенной политики» и распространяется на ряд стратегических направлений:

Кадровые ресурсы и структура

- Использование высокопрофессиональных кадров, принимаемых на работу на конкурсной основе, которые хорошо подготовлены, адекватно оплачиваемы и протестированы на предмет рисков, работают на основании письменных стандартных должностных инструкций и индивидуальных задач, что способствует прозрачной политике карьерного роста и продвижения по службе;
- Создание независимого подразделения внутренней безопасности или аналогичного внешнего органа с целью работы с вопросами профессиональной честности служащих. Такие организационные меры должны быть известны торговым кругам, которым должна предоставляться информация, позволяющая контактировать с соответствующим ведомством безопасности в случае необходимости;
- Обучение сотрудников вопросам таможенных конвенций, законов и процессов, а также расследование сложных махинаций и рекомендации соответствующих действий.

¹⁴⁹ Пересмотренный Свод таможенных стандартов ЕС, Стандарт 4: Таможенная этика.

Прозрачность администрации и регулирования

- Публикация всех таможенных правил и обеспечение их доступности для общественности с помощью самых современных и практичных средств, заботясь при этом о том, чтобы существующие и новые правила и законы были простыми по форме, содержанию и подаче;
- Проведение систематических консультаций с торговыми кругами с целью узнать их мнения о предлагаемых новых правилах и процедурах или изменениях существующих требований, а также своевременное информирование их о любых изменениях;
- Утверждение программы Меморандумов о взаимопонимании с целью улучшать и продвигать сотрудничество с торговыми кругами в сферах соблюдения торговых правил, безопасности и эффективной борьбы с таможенным мошенничеством, контрабандой наркотиков, нарушениями прав интеллектуальной собственности и угрозами исчезающим видам.
- Назначение омбудсмана, специализирующегося на таможенных вопросах, как инструмента связи с администрацией и доступа к общей информации, или же офиса или отделения для работы с запросами от торгового сообщества.

Коррупция

- Уголовная ответственность за разглашение конфиденциальной коммерческой информации;
- Публикация и обеспечение исполнения внутренних методов борьбы со взяточничеством».

Усиленное и полностью признаваемое ЕС и ВТамО применение и выполнение Плана по обеспечению честности в рамках УКР, который является весомым вкладом в общий план стратегического управления или бизнес-план (бизнес-стратегию), рассматривается как важный элемент развития современной таможенной администрации и как неотъемлемая часть процесса управления организационными переменами.

Более того, недавно пересмотренный Свод таможенных стандартов ЕС, в частности, отводит целых три (3) отдельных стандарта по организационным вопросам и вопросам управления кадрами: «Организация и управление», «Управление кадровыми ресурсами» и «Таможенная этика». В этих таможенных стандартах определены целый ряд стратегических задач и основных показателей, которые можно использовать, чтобы помочь таможенной администрации, которая проводит реформу, занимается реорганизацией или региональной интеграцией, то есть, в странах-кандидатах в ЕС или таможенные союзы.

Потребность 1:

Таможенным администрациям необходимо периодически проводить комплексный анализ существующих практик по УКР, чтобы улучшить их связь с торговыми кругами и общественностью с помощью повышения качества их работы по ряду ключевых направлений: подготовка, профессионализм, ориентирование на предоставление услуг и внедрение структуры ключевых ценностей и поведения, построенных на фундаменте честности и нулевой толерантности к коррупции.¹⁵⁰

Несмотря на признание того факта, что ТСРМ занимает проактивную позицию в разработке Закона о таможенной службе, системы оценки персонала, кодекса поведения и руководства по его применению, а также на то, что продвижение всех этих инструментов не всегда зависит от самой таможни, тем не менее введение в действие Закона о таможенной службе, как ключевого компонента в реализации других мер, является жизненно важным для создания правовой базы развития современных систем УКР в таможенной администрации. Внедрение таких систем предоставит инструменты, необходимые для повышения административных возможностей службы в выполнении своих обязательств, предусмотренных СоА/УВЗСТ и, в то же время, будет способствовать достижению гораздо более высоких стандартов профессиональной честности

¹⁵⁰ По определению ВТамО, главные ценности включают в себя профессионализм, честность, прозрачность, надежность, ответственность, оперативная эффективность и результативность, ориентирование на клиента, партнерство с государственными органами, деловыми кругами, другими таможенными администрациями и организациями, а также внедрение инноваций.

и надлежащего управления.

Для успешной реализации уже начатой работы по усовершенствованию системы УКР, ТСРМ необходимо неукоснительно применять стратегии, подходы и системы, которые полностью соответствуют трем (3) отдельным стандартам из Свода таможенных стандартов ЕС, связанным с организационными и кадровыми вопросами, Руководству Всемирной таможенной организации по УКР и пересмотренному Руководству по таможенным вопросам МТП, которое отражает стратегические направления, описанные в Плане по профессиональной этике Таможенной службы на 2016–2017 годы, Приложении к Приказу № 513–О от 30/12/2015. Эти меры должны быть подходящими и достаточными для того, чтобы привлекать, удерживать и развивать персонал на всех уровнях, признавать и поощрять за качество работы и инновации, выявлять и растить лидеров и обеспечивать такую культуру поведения, которая бы противостояла коррупции в среде сотрудников в соответствии со своими установленными задачами:

- улучшение правовой базы и механизмов материальной и нематериальной мотивации сотрудников таможи;
- укрепление институциональных возможностей для изучения и анализа случаев нарушения принципов добропорядочности;
- доработка системы управления кадровыми ресурсами;
- улучшение отношений между ведомством и частным сектором;
- наращивание возможностей в области профессиональной подготовки и образования в духе профессиональной честности;
- повышение эффективности организационно-правовой системы процесса таможенного контроля;
- дальнейшее развитие и совершенствование профессиональной честности;
- консолидация и продвижение роли руководителя.

План преследует следующие цели:

- создание эффективной системы управления персоналом;
- предоставление услуг высокого качества общественности и торговым кругам;
- улучшение внутренних и внешних связей;
- улучшение процедуры набора, распределения, ротации, продвижения, подготовки, подчинения и мотивации персонала и внедрение процедур внутреннего аудита.

Вследствие этого ТСРМ рекомендуется принять срочные меры по лоббированию принятия и подписания Парламентом Закона о таможенной службе. А дальнейшая реализация Плана по обеспечению профессиональной честности в рамках программы по УКР является важным элементом для развития ТСРМ.

ТСРМ, включая свою деятельность в МСПД, могла бы только выиграть, став еще более открытой организацией с максимально прозрачными процедурами и правилами работы, а также продвигая политику непосредственного и более эффективного взаимодействия с частным сектором и обществом в целом. Это позволило бы улучшить ее общественный имидж/репутацию, принимая во внимание то факт, что имидж СКГ играет важную роль и оказывает существенное влияние на инвестиционный климат Молдовы.

Для всех СКГ отмечается крайняя необходимость проводить работу, направленную на улучшение общественного имиджа/репутации путем демонстрации честности, неподкупности и непредвзятости в своих взаимоотношениях с бизнесом и общественностью. Институциональная реформа ТСРМ, включая модернизацию системы УКР, должна быть направлена не только на улучшение имиджа и этической культуры организации в целом, но и на развитие индивидуальных положительных поведенческих навыков должностных лиц. А также предусмотреть создание необходимых структур и процедур, которые бы предусматривали, в том числе, следующее:

- зарплату, которая бы соответствовала профессиональному положению сотрудников, способствовала поддержанию достоинства и доверия, и привлекала высококвалифицированный персонал;
- карьерные структуры, которые обеспечивают стабильность;
- создание систем внутреннего контроля и аудита с целью предотвращения нарушения этических норм, а также выявления и устранения нарушений, с лучшими возможностями расследования и наказания за нарушения принципов профессиональной честности;
- публикацию стандартов по времени и качеству оформления грузов;
- применение нового кодекса поведения, главных ценностей и строгих дисциплинарных мер в отношении вопросов профессиональной этики на всех уровнях организации.

Последствия коррупции в таможне

Источник: (Руководство Всемирного банка по модернизации таможенной службы)

Таможня играет центральную роль в каждой международной торговой сделке и часто является тем самым первым окном, через которое мир видит страну. Негативные последствия коррупции в таможне для экономического развития страны являются очевидными. Данные, полученные из опросов Всемирного банка по поводу инвестиционного климата, свидетельствуют о том, что 40% компаний, принимавших участие в опросах в 80 странах, называют регулирование отношений между таможней и торговлей серьезным или умеренным препятствием для инвестирования бизнеса (Всемирный банк 2003 г.). Поскольку решения многонациональных компаний в отношении бизнеса и инвестиций все больше зависят от международной конкуренции, наличие коррупции в таможне может стать серьезным отталкивающим фактором для зарубежных инвестиций. Кроме того, коррупция в таможне приобретает дополнительное значение в современных условиях повышенной озабоченности по поводу безопасности международной торговли. Сложные системы и процедуры, разработанные для обнаружения оружия массового поражения, вряд ли смогут защитить, если их можно просто обойти с помощью взятки сотрудникам таможни.

Во многих развивающихся странах таможенные сборы продолжают оставаться значительной частью правительственных доходов. Цифры, приводимые ВТамО, показывают, что во многих странах таможня собирает более 50% всех доходов Правительства (ВТамО 2003а), а задержки в обработке импорта и экспорта могут вызывать значительные потери, увеличивать стоимость ведения бизнеса, отрицательно сказываться на конкурентоспособности компаний страны и отпугивать зарубежные инвестиции.

Поэтому, наличие широкомасштабной коррупции может разрушить легитимность таможенной администрации и чрезвычайно ограничить ее способность вносить свой вклад в решение правительственных задач. Неблагоприятное воздействие коррупции в таможенной администрации включает следующее:

- падение общественного доверия и веры в государственные учреждения
- существенная утечка доходов
- снижение уровня доверия и сотрудничества между таможней и другими государственными ведомствами, а также между таможней и соответствующими коллегами в других странах
- низкое моральное состояние персонала и падение корпоративного духа (хотя это является и следствием и причиной)
- снижение уровня добровольного соблюдения таможенных законов и правил бизнесом
- ухудшение национальной безопасности и защиты общества
- сохранение ненужных барьеров для международной торговли и экономического роста
- увеличение стоимости, которое часто ложится на плечи самых бедных слоев общества.

Пример передового опыта¹⁵¹

Анализ примеров таможенных администраций в других странах показывает, что работа таможни с персоналом является существенным фактором для улучшения качества работы и честности

151 Руководство Всемирного банка по модернизации таможенной службы, стр. 125.

сотрудников. Реформы в сфере кадровой политики и работы с персоналом внесли свой вклад в успешные программы модернизации таможен, особенно в странах, которым пришлось пройти через крупномасштабную смену персонала и в которых действующему персоналу приходилось проходить через тот же процесс отбора, что и новым претендентам, и сталкиваться со стимулами для ухода. Чтобы привлечь и удерживать квалифицированный персонал, а также укреплять добропорядочность и финансовую автономию, были разработаны программы по повышению заработной платы. Одним из важных элементов этой новой политики стало также введение совместимой с ВТО платы за обработку деклараций, что позволило таможене ассигновать достаточное количество ресурсов на поддержание своих новых, модернизированных систем.

*«Вряд ли сотрудники полностью и от всего сердца станут поддерживать крупные реформы, которые устраняют возможности для «поиска выгоды» и повышают прозрачность, если таковые не будут сопровождаться существенным улучшением их условий работы».*¹⁵²

Недостаток 2: Сопроводительные документы, необходимые для таможенного оформления¹⁵³

В мае 2015 года Молдова предприняла важный шаг в сторону реализации своей повестки СоА/УВЗСТ, когда ТСРМ объявила о поправках к закону¹⁵⁴, которые были введены в действие Приказом № 206–0 от 22.05.2015 и сократили количество документов¹⁵⁵, которые должны предъявляться для таможенного оформления, до трех¹⁵⁶, то есть, таможенная декларация на импорт, коммерческий инвойс и Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (СМР — КДПГ)/путевой лист.

Ожидалось, что данная мера, разработанная по рекомендациям и с помощью EUBAM, будет применяться в отношении большинства импортных/экспортных транзакций, оформляемых с помощью зеленого коридора системы «ASYCUDA» (90% таможенных деклараций на экспорт и более 60% таможенных деклараций на импорт), и содействовать международной торговле. Дополнительные документы могли требоваться только исходя из наличия рисков, когда возникала необходимость подтвердить данные, внесенные в таможенную декларацию. Предполагается, что со временем новые положения относительно документов помогут снизить расходы для деловых кругов, будут способствовать укреплению доверия и развитию торговли, кроме того они помогут поднять рейтинг Молдовы в «Отчете Всемирного банка о создании благоприятных условий для ведения бизнеса»¹⁵⁷ и позволят делать выгодное сравнение со средним количеством документов, требуемых в более передовых странах ОЭСР¹⁵⁸. И действительно, ответы, полученные на вопросы «Анкеты по торговле» (Приложение V) в МСПД, однозначно показали на то, что с момента введение в действие данного закона наблюдаются улучшения в оформлении товаров.

Однако, несмотря на то, что сокращение количества обязательных документов получило огласку и было хорошо воспринято деловыми кругами, результаты мониторингового мероприятия EUBAM, которые стали доступными в октябре 2015 г., показали, что на деле количество обычно предъявляемых с таможенными декларациями сопроводительных документов регулярно превышает то количество, которое предусмотрено Решением.

¹⁵² «Коррупция в таможене» Джерард МакЛинден и Амер Зафар Дуррани, «Журнал ВТамО», том 7, № 2, 2011 г.

¹⁵³ Сопроводительные документы — это те торговые, транспортные и официальные документы, которые либо поддерживают конкретные утверждения, сделанные в декларации товаров, такие как: коммерческий инвойс (например, указывающий количество, продавца и покупателя), товаро-транспортный документ (например, для грузоотправителя, грузополучателя, средств и способа транспортировки) или сертификат о происхождении, либо должны предоставляться в качестве доказательства соблюдения определенных условий импорта/экспорта (например, разрешения на импорт/экспорт, медицинские справки или справки о соответствии техническим стандартам) — см. <http://tfig.unece.org/contents/supporting-documents.htm>

¹⁵⁴ Постановление Правительства № 1140 от 2 ноября 2005 г.

¹⁵⁵ Как предусмотрено Стандартом 3.16 и Переходным стандартом 3.18 Пересмотренной Киотской конвенции (ПКК), таможня должна ограничивать количество документов, необходимых для осуществления таможенного контроля и проверки соблюдения правил, а также разрешать подачу таких документов с помощью электронных средств связи. Стандарт 3.19 ПКК определяет, что перевод не требуется, если только он не нужен для обработки декларации товаров. См. <http://tfig.unece.org/contents/supporting-documents.htm>

¹⁵⁶ Ранее можно было требовать до 11 документов.

¹⁵⁷ В отчете этого года Молдова заняла 52-е место в категории «Трансграничная торговля» (из 189 стран, включенных в рейтинг), а по Показателю эффективности логистики (ПЭЛ) — 93-е место.

¹⁵⁸ ОЭСР — Организация по экономическому сотрудничеству и развитию. Перечень стран-членов можно найти на следующем сайте: <http://www.oecd.org/about/membersandpartners/list-oecd-member-countries.htm>

Потребность 2.

И хотя признается, что только в отдельных нетипичных случаях может возникнуть необходимость в предъявлении дополнительных документов, таких как лицензии, доказательства происхождения, ветеринарные или фитосанитарные сертификаты и т.п., тем не менее, в ходе мониторингового мероприятия EUBAM было установлено, что вместе со значительным большинством деклараций подавались от 8 до 17 различных сопроводительных документов, в которых дублировались, а то и трижды повторялись данные, уже принятые таможней, — и это стало обычным и регулярным явлением.

Опросы подтверждают, что задержки при оформлении импорта чаще обусловлены временем, которое требуется, чтобы собрать и предъявить сопроводительные документы, чем временем, которое требуется на обработку деклараций. В частности, что касается морских перевозок, то зачастую речь заходит о запросах на предоставление коммерческих документов уже после того, как товары и судно начинают свой переход и когда у грузоотправителя осталось мало экономической мотивации предоставлять какие-либо новые или дополнительные документы. Для бизнеса необходимость представлять дополнительные документы в ограниченные сроки напоминает преодоление непредсказуемой и постоянно меняющейся процедурной «полосы препятствий». Более того, непредсказуемый характер таких требований представляет собой ненужный дополнительный технический и физический барьер для торговли, культивирующий разочарование, задержки и дополнительные расходы. Для оператора порта неуверенность в процессе оформления может иметь и другие кумулятивные последствия, такие как снижение конкурентоспособности, отпугивание движения и подавление роста инвестиций и расширения маршрутов. В тех случаях, когда существенное значение имеет скорость поставки, непрозрачные и сложные процедуры могут также служить прикрытием для проявлений коррупции.

Процедуры оформления, включая те, что проводятся в портах, предоставляют государственным чиновникам всех правоохранительных и контрольных служб, работающих на границе, особенно таможни, потенциальную возможность «стяжательства»¹⁵⁹, которую можно получить путем применения давления по времени в отношении тех процессов, которые зачастую основываются на предоставлении дополнительных сопроводительных документов.

*«Главной проблемой для содействия торговле является не угроза эффективности контроля, которая исходит от случаев, когда путем незаконных выплат товары продвигаются через самые жесткие нормативные системы, или от излишних неофициальных средств, налагаемых как на честных торговцев, так и на мошенников, а скорее неизбежное обязательство поддерживать ненужные сложности и создавать системные задержки грузов с тем, чтобы оправдывать взятки за «упрощения в виде исключений»».*¹⁶⁰

Таким образом, чтобы в подавляющем большинстве случаев применялись требования по минимальному количеству необходимых документов, предусмотренному законом, ТСРМ необходимо принять меры по мониторингу процесса декларирования на основании поправок к Постановлению Правительства № 1140 от 2 ноября 2005 г., и с учетом результатов мониторинга EUBAM для исправления сложившейся ситуации и создания более высокого уровня предсказуемости и прозрачности для бизнеса. Тенденция большого количества подаваемых документов должна идти на снижение, а декларации, подаваемые с более, чем тремя сопроводительными документами должны стать и оставаться скорее исключением, чем правилом.

¹⁵⁹ «Стяжательство» — в прямом смысле, это желаемая плата, чтобы возместить затраты на получение или сохранение прибыльной должности. Оно включает в себя малую или рутинную коррупцию (также называемую «чаевыми» или «стимулирующим платежом»), когда трейдер дает взятку на различных этапах, чтобы оформить товары. Самая распространенная форма — это плата за «ускорение», которая платится, чтобы ускорить оформление документов и получение подписей с целью добиться более быстрого оформления. Однако может также включать в себя выдачу не первостепенных сертификатов, возможность избежать проверки и досмотра, или же оплаты за использование мест для досмотра, когда проверка не проводится. В целом, это, как правило, относительно небольшие взносы, оплачиваемые наличными отдельным лицам, которые зачастую воспринимаются как приемлемый элемент процесса оформления. См. Руководство Всемирного банка по модернизации таможенной службы, Глава 20.

¹⁶⁰ <http://www.ukessays.com/essays/economics/policy-and-natural-barriers-to-trade-economics-essay.php>.

Одной из очевидных причин подачи излишних сопроводительных документов, выявленных EUBAM, является тот факт, что сотрудники продолжают применять несколько существующих до настоящего времени внутренних приказов: № 276-О и № 270-О — оба от 24.10.2002 г., которые противоречат духу и букве Постановления Правительства. Чтобы решить данную проблему, как уже говорилось ранее в рамках «Законодательной и нормативно-правовой базы», ТСРМ необходимо: **Потребность 1: Привести законодательство в соответствие со Сводом прав ЕС (Acquis Communautaire) и международными стандартами.** Кроме того, необходимо пересмотреть законодательные акты, особенно устаревшие правила, чтобы убедиться в том, что они соответствуют настоящим требованиям, не противоречат поправкам к существующим национальным законам и не ослабляют административные и оперативные возможности.¹⁶¹

Ветеринарная и Фитосанитарная службы

Внутриведомственный компонент

Недостаток 1: Системы ротации кадров

Правила и принципы систематической ротации персонала являются важным элементом карьерного роста сотрудников и неотъемлемой частью эффективной стратегии по борьбе с коррупцией — проблема «стяжательства» присуща не только таможенной службе.

*«При недостаточном государственном финансировании инспекторских служб и лабораторий сотрудники этих служб часто занимаются поверками, а не рисками в области безопасности пищевых продуктов. Неофициальные меры политики приводят к тому, что службы выполняют больше проверок, берут больше проб и проводят больше лабораторных тестов, чем это необходимо. Для проверок чаще выбирают хозяйствующих субъектов, с которых можно взимать платежи, а не тех производителей, которые представляют собой высокий риск. В некоторых странах требуют санитарно-гигиенические заключения для всего экспорта (даже если такие заключения не требуются в странах импорта) и берут пробы для проверки безопасности пищевых продуктов. В других — проводят тщательные проверки импорта. Даже при отсутствии таких проблем, в случаях, когда достаточно осуществить только административную обработку, инспекторы предпочитают иметь дело с владельцами товаров и их агентами лично для того, чтобы получить незаконные платежи. Подводя итог, можно заключить, что во многих странах стимулируется отход инспекторов от обусловленных риском проверок и использование вместо этого процедур, повышающих стоимость сделок, что противоречит санитарным и фитосанитарным нормам, а также принципам ТБТ ВТО».*¹⁶²

Исходя из опросов инспекторов в прилегающем автомобильном ПП «Джурджулешть» в НАБПП не практикуют систематическую ротацию между центральным уровнем главного управления и пунктами пропуска на территории Молдовы. Для обеспечения возможности обмена опытом и знаниями между сотрудниками необходимо осуществлять регулярную ротацию инспекторов ветеринарной и фитосанитарной служб с инспекторами из других подразделений. Однако для любой системы ротации очень важно сохранить баланс, чтобы инспекторы оставались на занимаемой должности достаточно долго для освоения и успешного выполнения своих обязанностей при полном понимании их важности.

Потребность 1:

НАБПП следует рассмотреть возможность разработки и применения программы/системы ротации инспекторов (ветеринарная и фитосанитарная службы) в МСПД, которая бы была направлена не только на обеспечение профессиональной честности, но и на эффективность и результативность организации, а также в качестве элемента карьерного роста сотрудников.

161 ПП № 512 от 06/05/2016.

162 Глава 16 Руководства Всемирного банка по модернизации управления границами.

Существует потребность в регулярной ротации опытных инспекторов из обеих организаций в рамках разработанной программы работы и/или посещения других ПП во всей Молдове, что может стать хорошей поддержкой для подготовки как действующих, так и недавно назначенных сотрудников.

Недостаток 2: Более гибкий график работы

На данный момент в портах большое значение имеют контейнерные перевозки и перевозки скоропортящихся продуктов. МСПД стремится расширяться и увеличить пропускную способность, улучшить репутацию и повысить конкурентоспособность по сравнению с другими региональными портами.

Однако НАБПП будет сложно адаптироваться к расширению и повышению пропускной способности из-за отсутствия гибкости в организации функциональных рабочих процессов и графике работы. Задержки в МСПД обусловлены графиком работы инспекторов НАБПП, особенно это касается оформления контейнеров/поставок в промежутке времени между 17:00 и 9:00. В соответствии с полученной информацией, осуществление поставок, требующих одобрения НАБПП при оформлении, из МСПД вечером, ночью или рано утром невозможно из-за отсутствия сотрудников агентства.

Потребность 2:

С учетом выявленной проблемы, связанной с графиком работы инспекторов агентства НАБПП в МСПД, необходимо провести комплексный анализ распределения функциональных нагрузок на все СКГ в порту и, где это целесообразно, провести реорганизацию на основании схемы, предусматривающей 3 смены по 8 часов каждая и обеспечивающей круглосуточную работу (или других её вариаций), что позволит справиться с нагрузкой в порту и удовлетворить запросы бизнеса. Благодаря этому улучшится репутация порта на международной арене и в регионе, и будут привлекаться новые инвестиции, в частности в том, что касается перемещения сельскохозяйственной продукции и живых животных.

НАБПП необходимо согласиться на пересмотр и оценку своих потребностей в кадровых ресурсах в порту в соответствии с новыми задачами и нормами, предусмотренными в ЕС, и, в случае необходимости, искать дополнительные возможности координирования своего рабочего времени и присутствия в порту с другими СКГ¹⁶³. В связи со стратегической важностью МСПД для экономики и бизнес-сообщества Молдовы необходимо хотя бы рассмотреть возможность продления рабочего времени для выполнения оформления грузов в рамках компетенции агентства таким образом, чтобы оно не ограничивалось промежутком времени с 9:00 до 17:00. В соответствии со стандартами рабочего времени ЕС и Международной организации труда (МОТ), работа ночью и на выходных должна оплачиваться дополнительно.

Таблица 5: Обзор недостатков институциональной структуры и развития УКР

Внутриведомственный компонент	Служба контроля на границе	Недостаток
Организационные рамки	Таможенная служба	Недостаток 1: Организационная реформа и реформа УКР
		Недостаток 2: Сопровождающие документы, необходимые для таможенного оформления
	Ветеринарная и фитосанитарная службы	Недостаток 1: Системы ротации кадров
		Недостаток 2: Более гибкий график работы

¹⁶³ ТСРМ в порту работает круглосуточно по сменам. Разумеется, оформление подакцизных и транзитных товаров, а также физические досмотры проводятся только в дневную смену.

Процедуры

Введение

В отличие от других СКГ, перед таможенными администрациями зачастую стоят задачи не только по обеспечению поступлений в бюджет, но по защите интересов отечественного производителя, обеспечению безопасности цепочки поставок, предотвращению ввоза запрещенных, опасных или поддельных товаров, например, незаконного оружия, просроченных лекарств и поддельной одежды известных торговых марок, а также бороться с торговлей наркотиками и т.д. Ожидается, что таможенные администрации будут успешно и результативно выполнять эти задачи, содействуя при этом торговле.

Таможенная служба

Для полного понимания роли таможни в содействии торговле важно понимать, что таможенная служба играет особую роль, обусловленную её двойственным характером, что, с одной стороны, заключается в ускорении таможенного оформления, а с другой — в обеспечении эффективного контроля границы. В конечном итоге, для эффективного содействия торговле таможне необходимо упростить процедуры и процессы и сделать их менее затратными, при этом сохранить баланс между эффективностью, безопасностью и контролем. Таможенные администрации могут содействовать торговле следующими способами:

- Внедрение упрощенных процедур;
- Автоматизация процессов с использованием информационных решений для электронной обработки деклараций и принятия электронных платежей;
- Гармонизация и стандартизация процедур, как на национальном, так и на международном уровне;
- Введение и применение прозрачных мер, которые включают регулярный анализ процедур и процессов оформления;
- Совместное проведение физических проверки досмотра для предотвращения дублирования.

Несмотря на то, что всё ещё остаются сферы, требующие улучшений, ТСРМ продолжает демонстрировать заинтересованность в приведении методов работы в соответствие с международными нормами и стандартами ЕС. В основе работы службы лежат процедуры таможенного оформления, выстроенные с учетом современных автоматизированных и электронных методов с применением анализа рисков и принципа выборочного контроля. Это демонстрируется, в том числе, и разработкой нового Таможенного кодекса Молдовы, сотрудничеством и координированием деятельности с другими СКГ и бизнесом с целью ещё большего содействия в упрощении процедур торговли в соответствии со Сводом таможенных стандартов ЕС и Руководством по ИУГ ЕС. В будущем новые подходы к институциональному развитию и УКР также будут способствовать укреплению основ работы администрации.

Из-за международного терроризма правительства стран уделяют особое внимание безопасности грузов, и часто таможенные администрации являются основным инструментом в обеспечении выполнения задач национальной безопасности. В результате реализации международных конвенций обычной практикой стала зависимость от анализа предварительной информации и оценки рисков, которые проводятся в стране назначения. В ряде стран, включая государства-члены ЕС, были приняты постановления и заключены соглашения между таможней и бизнес-сообществом с целью улучшения безопасности на основании подачи предварительной информации и стандартов УЭО.¹⁶⁴

164 Рамочные стандарты ВТамО.

«Накопленный таможенными службами опыт оценки информации путем аналитической работы с использованием наличных ресурсов и коммуникационных возможностей, позволяющий принимать разумные решения, стал ещё более важным. Безопасность общества включает защиту всей международной цепочки товарообмена — с момента отправления груза из страны-экспортера до его поступления в страну назначения»¹⁶⁵.

Важным аспектом проекта модернизации ТСРМ стало внедрение программы «ASYCUDA World» для автоматизированной декларации товаров. Разработанная комиссией по торговле и развитию сотрудничества ООН (ЮНКТАД) «ASYCUDA World» легла в основу Интегрированной таможенной информационной системы Молдовы. «ASYCUDA» объединяет все таможи в одну систему обработки деклараций, что позволяет сэкономить время при оформлении деклараций и обеспечивает онлайн доступ таможенных брокеров и импортеров (прямой ввод данных участниками торговли) к системе.

1 сентября 2014 года график тарифных концессий был включен в систему «Asycuda World», с тех пор он применяется к таможенным декларациям на товары, импортируемые из ЕС. В 2016 году доступ к системе был также предоставлен НАБПП (статья 33 Закона № 221 от 19.10.2007 г. в редакции от 27.12.2012 г.), что позволило ветеринарным и фитосанитарным службам получать информацию о контролируемых товарах (главы 1–24 таможенного тарифа) в реальном времени.

В результате ТСРМ был издан приказ № 63-О/40 от 01.03.2016 г. об оптимизации экспорта товаров, контролируемых НАБПП. Соответствующим приказом, подписанным ТСРМ и НАБПП, в рамках платформы «ASYCUDA World» устанавливается информационная система (ИС) (модуль) «MULTI AGENCY». Данный модуль будет использоваться инспекторами ТСРМ и НАБПП в ходе экспорта товаров, требующих ветеринарного (фитосанитарного) контроля. Цель нового модуля — эффективная реализация концепции «единого окна», улучшение процедур и сокращение времени при пересечении молдавской границы транспортными средствами с товарами, подлежащими ветеринарному (фитосанитарному) контролю. ТСРМ и НАБПП договорились о соблюдении сроков оформления товаров на экспорт. Доступ к данному модулю есть в МСПД и ПП «Джурджулешть-Рени».

Ветеринарная и Фитосанитарная службы

Ветеринарная и фитосанитарная службы руководствуются рекомендациями и стандартами, установленными Комиссией по «Кодекс Алиментариус», Международной конвенцией по защите растений и Всемирной зооветеринарной организацией (МЭБ) и международными институтами, такими как Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН (ФАО), Всемирная организация здравоохранения и Всемирная торговая организация. Процесс контроля товаров в рамках полномочий этих служб, как правило, начинается с подачи заявления на получение лицензий и разрешений на импорт. На многие продукты требуется получения сертификатов в стране происхождения, что может повлечь за собой временные (заблаговременная подача заявлений, ожидание разрешений) и иногда денежные затраты (сборы и неофициальные платежи).

На границе инспекторы проверяют документы и их соответствие предъявляемым товарам, а также собирают статистическую информацию. Исходя из риска, выполняется частичный или полный досмотр поставок, также могут отбираться образцы для лабораторного анализа. И, наконец, инспекторы принимают решения об уничтожении, размещении в карантин, обработке, выпуске или отклонении товаров.¹⁶⁶

¹⁶⁵ Руководство Всемирного банка по модернизации таможенной службы, стр. 125.

¹⁶⁶ Контроль зависит от рисков, с которыми ассоциируются грузы. Даже если управление рисками не было формально внедрено, проверки будут отличаться по товарам, отправителям и, возможно, по неофициальным платежам. Более быстрое оформление на границе не является задачей разрешений на импорт и санитарно-гигиенических заключений.

Как правило, свежие продукты и живые животные оформляются на границе. Другие товары, требующие карантина, могут направляться на безопасные склады, где возможно проведение более тщательного досмотра. В МСПД для того, чтобы избежать дублирования, ветеринарная и фитосанитарная служба координируют свою деятельность с другими СКГ.

Таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы

Всемирный банк в Руководстве¹⁶⁷ по модернизации пограничного контроля определяет условия и предпосылки для долгосрочных изменений в пограничных службах для их адаптации к современным условиям и более эффективной и действенной работы. В том числе: *«внедрение безбумажной торговой среды, четкая, лаконичная и прозрачная законодательная база, система единого окна, всеобъемлющий подход к управлению рисками и улучшение соответствия, тесное сотрудничество и партнерство между государственными органами и частным сектором, единая, соответствующая требованиям Всемирной торговой организации плата за услуги, заменяющая ряд сборов, ранее требуемых регуляторными органами».*

В самой таможене и других СКГ, однозначно, проходят модернизация и процессы адаптации, в том числе и в их подразделениях, работающих в МСПД, где в вопросах использования безбумажной среды особенно выделяется ТСРМ. В рамках своих обязательств, вытекающих из СоА/УВЗСТ, все службы все больше уделяют внимания приведению своей законодательной и нормативной базы в соответствие с базой ЕС. Поступает предварительная информация и, как уже упоминалось ранее, работают системы управления рисками, при этом Таможня и НАБПП обмениваются информацией, а в последнее время используют и компонент модуля рисков системы «ASYCUDA», хотя имеются возможности для дальнейшего совершенствования применения управления рисков.¹⁶⁸ Как уже отмечалось, имеет место сотрудничество между СКГ, которое позволяет избегать дублирования контроля, а отношения с частным сектором в целом хорошие, однако по некоторым направлениям имеется возможность для улучшения. Важное место в повестке дня занимают мероприятия по управлению кадровыми ресурсами, целью которых является реформирование и улучшение профессиональной добропорядочности. С другой стороны, применение таможенной службой некоторых специфических упрощенных таможенных процедур, включая внедрение отложенных платежей и гарантий, требует еще окончательной доработки.

Таможенная служба

Внутриведомственный компонент

Недостаток 1: Реализация концепции упрощенных процедур и уполномоченных экономических операторов (УЭО)

После событий 11 сентября угроза безопасности, которую представляют товары, перевозимые в контейнерах, стала одной из основных проблем во всем мире, и с тех пор, к сожалению, эта угроза не уменьшилась. Одним из основных элементов поправок в ТК Сообщества ((Регламент (ЕС) № 648/2005) в области безопасности является создание концепции УЭО.

УЭО определяется как: *«любая сторона, участвующая в международном перемещении товаров, которая была одобрена от имени или непосредственно национальным таможенным органом, как соответствующая стандартам ВТамО или эквивалентная «стандартам безопасности цепочки поставок».* УЭО включают, в частности, производителей, импортеров, экспортеров, брокеров, перевозчиков, экспедиторов, посредников, операторов портов, аэропортов, терминалов,

¹⁶⁷ Издание Всемирного банка «Модернизация управления границей».

¹⁶⁸ В планах ТСРМ на июль 2016 года — разработка с помощью ЕС Национальной стратегии управления рисками.

интегрированных операторов, склады и дистрибьюторов». Сертификат УЭО-П¹⁶⁹ или УЭО-Б¹⁷⁰ выдается любому субъекту экономической деятельности, зарегистрированному в ЕС, который отвечает критериям соблюдения таможенных правил, выполнения соответствующих стандартов учета и платежеспособности. Концепция УЭО также является одним из основных строительных блоков в Рамочных стандартах безопасности (SAFE) ВТамО¹⁷¹.

Суть концепции УЭО отражена в партнерстве «таможня-бизнес». Аккредитация УЭО выдается таможенной экономической операторам, которые показали надежность своих внутренних процессов, что позволяет исключить возможность манипуляций с товарами при международных перевозках и которые могут:

1. Обеспечить целостность и точность информации, т.е. в контейнере на самом деле находится то, что написано, ни больше, ни меньше;
2. Обеспечить честность и безупречность работы сотрудников, которые не поместят в контейнер товары, которые там быть не должны;
3. Обеспечить контроль за доступом в свои помещения, во избежание несанкционированного размещения товаров в контейнере.

В результате, таможня может доверять операторам и выполнять меньше, а в некоторых случаях и совсем не выполнять физический досмотр товаров, импортируемых или экспортируемых непосредственно компаниями или через компании, аккредитованные по данной схеме. Другие преимущества включают выпуск товаров на основании предоставления минимальной информации, оформление товаров в помещениях декларанта, использование периодических деклараций и разрешение участнику торговли выполнять самооценку. Преимущества для перевозчика товаров включают: быструю доступность и сниженные транспортные расходы. Таможенные администрации также извлекают пользу, так как сэкономленные таким образом ресурсы могут быть перенаправлены для контроля при более высоких рисках и потенциально менее безопасных операторах.¹⁷²

Операторы в МСПД и их клиенты, аккредитованные в рамках схемы УЭО молдавской таможни, приняли во внимание более низкие затраты при заполнении и подаче таможенных транзитных или импортных деклараций, возможность избежать расходы, связанные с платой за въезд (стоянку) в таможенных терминалах. Более того, они согласились, что можно сэкономить время получателей, т.к. для завершения оформления товары могут быть доставлены из порта непосредственно на склад.

УЭО или аналогичные программы были внедрены в:

- Соединенных Штатах, под названием С-ТРАТ (Таможенно-торговое партнерство по борьбе с терроризмом);
- странах-членах Европейского Союза;¹⁷³
- АТЭС;¹⁷⁴
- Новой Зеландии, под названием Схема безопасного экспорта (СБЭ);
- Сингапуре, под названием Безопасное торговое партнерство (БТП).

169 Статус УЭО формы сертификата УЭО-П предусмотрен для субъектов экономической деятельности, учрежденных в Сообществе, которые хотели бы пользоваться привилегиями различных упрощений, в особенности теми, которые предоставляются в рамках таможенного законодательства, а также конкретных упрощений, связанных с таможенным контролем в сфере безопасности и сохранности.

170 Статус УЭО формы сертификата УЭО-Б предусмотрен для субъектов экономической деятельности, учрежденных в Сообществе, которые хотели бы пользоваться привилегиями различных упрощений, связанных с таможенным контролем в сфере безопасности и сохранности при ввозе или вывозе товаров на и с таможенной территории Сообщества.

171 SAFE является частью международной таможенной модели, призванной содействовать безопасной торговле. SAFE определяет ряд стандартов для приведения международных таможенных администраций к согласованному подходу на основе сотрудничества между таможнями и партнерства между таможнями и бизнес-сообществом.

172 Ссылка на Рамочные стандарты безопасности ВТамО на англ. яз. 2007 г.

173 Европейская программа по УЭО включает упрощенные таможенные процедуры.

174 <http://www.apec.org/>.

Использование мер упрощения торговых процедур регулируется Постановлением Правительства № 647 от 07.08.2014 г. о внедрении положений, связанных с УЭО при декларировании товаров, в котором устанавливаются процедуры, условия, формы сертификатов и другие необходимые практические особенности, направленные на повышение эффективности контроля и улучшение сотрудничества между таможней и законопослушными субъектами экономической деятельности. Зеленые коридоры для УЭО есть во всех пунктах пропуска. Эти реформы, вместе с улучшенными процессами оценки рисков, направлены на сокращение времени оформления и числа физических проверок.

Работа по УЭО в Молдове является важным шагом на пути гармонизации с законодательством и передовой практикой ЕС, а также выполнения условий последующего рассмотрения взаимного признания. В конечном итоге обеспечивается безопасность всей цепочки поставок от происхождения (место наполнения или загрузки контейнера) до пункта назначения (место разгрузки контейнера), хотя и в рамках различных программ УЭО.

Задачей управления порта является увеличение контейнерных грузопотоков через МСПД, о чем свидетельствует подписание контракта с компаниями «MSC» и «China Shipping Container Lines». Также предполагалось, что развитие трансграничной торговли между Молдовой и Украиной станет стимулом для процесса взаимного признания двух соседних стран. Ратификация УВЗСТ укрепила торговые связи между Молдовой и ЕС, что ещё больше увеличило потенциал развития коммерческой деятельности с использованием схемы УЭО, соответствующей требованиям ЕС. В то же время, несмотря на значительную поддержку ЕС и давление со стороны бизнес-сообщества, в Украине возникли задержки в законодательном процессе и реализации концепции УЭО. Ощутимый прогресс ожидается ближе к концу 2016 года.

В соответствии с таможенным законодательством ЕС, упрощенные таможенные процедуры (УП)¹⁷⁵ регулируются Таможенным кодексом Молдовы № 1149-XIV от 20.07.2000 г. (главы 27 (1) и 28 (1) Кодекса). Кроме Таможенного кодекса существует Постановление Правительства № 647 от 07.08.2014 г. о введении в действие положений глав 27 (1) и 28 (1) Таможенного кодекса с тремя приложениями. В приложении № 1 содержится положение о выдаче, приостановлении действия и отзыве сертификатов УЭО; в приложении № 2 — положение об условиях использования упрощенных процедур, а в приложении № 3 — положение об организации и функционировании единого окна в области выдачи сертификатов УЭО и разрешений на использование УП. Еще одним важным нормативно-правовым актом по упрощенным процедурам является приказ Генерального директора Таможенной администрации Молдовы № 483 от 13.11.2014 г., приложением № 1 которого утверждается Руководство по проверке субъектов, получивших статус УЭО и пользующихся упрощенными процедурами, а приложением № 2 — анкета самооценки.

Несмотря на несомненный прогресс в широком спектре реформ таможенных процедур, а также на установление законодательной базы для упрощенных таможенных процедур, субъекты экономической деятельности в той или иной степени пользуются только возможностями оформления по месту назначения (ОМН). Процедуры неполного декларирования (ПНД) и упрощенного декларирования (ПУД) не используются вообще.

175 Упрощенные таможенные процедуры (УП): В соответствии с таможенным законодательством ЕС используются три вида упрощенных процедур для импорта и экспорта товаров: процедура неполного декларирования (ПНД), процедура упрощенного декларирования (ПУД) и оформление по месту назначения (ОМН). Процедура неполного декларирования (ПНД) — декларация считается неполной, если в неё не была внесена вся необходимая информация или если к ней не прилагаются все необходимые документы. Процедура упрощенного декларирования (ПУД) — разница между упрощенной и неполной декларацией заключается в том, что в первом случае можно опустить ещё больше деталей. Для упрощенных деклараций вместо ЕАД разрешается использование коммерческих или административных документов, которые также могут быть неполными. Оформление по месту назначения (ОМН) — при ОМН товары размещают для назначения таможенного режима в помещениях декларанта, в другом специализированном или одобренном таможней месте. Первоначальное размещение может быть незавершенным или упрощенным; более того, декларанту может быть разрешено не предъявлять товары таможне.

Основные преимущества ОМН включают: доставку товаров непосредственно в помещения субъекта экономической деятельности; отложенный платеж таможенного долга и возможность на первоначальном этапе подавать сокращенный пакет данных (или даже освобождение от их предоставления) при условии подачи полной дополнительной декларации позже. В Молдове на данный момент применяется только доставка товаров непосредственно в помещения субъекта экономической деятельности.

Возможность упрощенных процедур в МСПД обеспечивается только в рабочее время таможни (как правило, с 8:00 до 17:00), не позднее, чем за полчаса до завершения рабочего дня, в результате чего у субъектов экономической деятельности возникают трудности и задержки в работе. Т.к. порт обладает достаточным потенциалом для круглосуточного функционирования и оформления грузов, любое ограничение торговой деятельности негативно сказывается на стимулировании инвестиций и содействии коммерческому развитию.

Потребность 1:

ТСРМ необходимо продолжать воплощение своей инициативы партнерства между таможней и бизнесом, чтобы обеспечить поддержку развития в МСПД передовых практик в работе с контейнерами и в сфере безопасности, не забывая при этом о полной реализации упрощенных процедур и взаимном признании УЭО из Украины в будущем.

Статус УЭО является ключевым элементом необходимым, чтобы укрепить безопасность цепочки поставок, а также приумножить преимущества для трейдеров, продвинуть и ускорить сотрудничество между соответствующими таможенными органами, в частности, между Республикой Молдова и её партнерами в регионе: Румынией и Украиной. Следование данным принципам особенно важно для значительного увеличения объемов контейнерных перевозок через МСПД.

Как только позволят внешние обстоятельства, то и ТСРМ, и Государственной фискальной служба Украины (ГФСУ) рекомендуется начать интенсивную работу по реализации мер, направленных на взаимное признание сертификатов УЭО и согласование существенных, сопоставимых и, по возможности, обоюдных преимуществ/упрощений для взаимно признаваемых УЭО, в соответствии с рекомендациями, предоставленными в Специальном отчете EUBAM «*Экономическое исследование торговли между Республикой Молдова и Украиной и возможных преимуществ от введения в действие соглашения о взаимном признании УЭО для частного и государственного секторов в обеих странах*», который был специально посвящен данному вопросу и разослан партнерам в сентябре 2014 года. Обеим странам следует договориться о конкретных выгодах/мерах упрощений в рамках такого соглашения о взаимном признании, которые в целом, как минимум, должны предусматривать сокращение объемов физического и документального контроля для операторов, доказавших свое соответствие необходимым критериям.

Кроме того, для более эффективного содействия перемещению грузов и оформлению товаров в МСПД и по всей таможенной территории Республики Молдова необходимо полностью выполнить рекомендации, предоставленные в отчете EUBAM «*Внедрение и применение упрощенных процедур в Молдове, сентябрь — ноябрь 2015 г.*», а именно:

- улучшение существующих процессов оформления по месту назначения (ОМН) таким образом, чтобы обеспечить возможность предоставления сокращенного пакета информации на первоначальном этапе с последующей подачей полной дополнительной декларации, а также возможность отсрочки оплаты таможенного долга;
- обновление функциональных возможностей информационной системы ТСРМ (позже будет рассматриваться более детально) с целью включения разработок, позволяющих внедрение отсроченных платежей и гарантий;
- установление механизма, которым обеспечивается обработка по упрощенным процедурам

без привязки к графику работы соответствующих таможен. Действительно, таможне следует рассмотреть возможность изменения графика работы в стратегически важных подразделениях (включая МСПД), где может быть установлена такая потребность на основании запроса бизнес-сообщества, и даже предусмотреть в отдельных случаях осуществление упрощенного оформления круглосуточно и без выходных.

Несмотря на уже принятые меры, ТСРМ следует прикладывать больше усилий для внедрения и применения всех форм контроля, основанного на оперативной информации и анализе рисков. Благодаря этому будут обеспечены необходимый объем и достаточное число физических досмотров для гарантирования безопасности на границе и соответствия участников торговли требованиям. При этом будет повышаться содействие законной торговле.

Недостаток 2: Отсрочка оплаты пошлины и гарантии.

В МСПД отсутствует или не работает система многоразовых банковских гарантий или отсрочки платежей, которая покрывала бы таможенный долг. Это значит, что пошлины должны оплачиваться до того, как товары будут выпущены в свободное обращение, даже если декларант является владельцем сертификата УП или УЭО. Отсутствие законодательной базы, а также соответствующего ИТ-решения, в таможне не позволяет использовать оба этих метода.

Потребность 2:

Использование системы отложенных платежей и банковских гарантий рекомендуется Пересмотренной Киотской конвенцией, Пересмотренным Руководством МТП по таможенным вопросам № 15, а также описано в пересмотренном Своде таможенных стандартов ЕС:

- Стандарт 7: Таможенные обязательства — с целью «разработки и реализации системы, обеспечивающей эффективную оценку и сбор таможенных обязательств по платежам с помощью соответствующих процессов, процедур и инструментов для их начисления, взимания, учета и управления», включая в качестве показателя «передовой практики» Раздел 7.9, должно быть введено в действие законодательство для уплаты обязательств через соответствующие обязательства, включая финансовые гарантии для отсроченных платежей.
- Стандарт 16: Информационно-коммуникационные технологии (ИКТ), предусмотренные в Разделе 16.22 («Таможенные системы ИКТ»), в частности с учетом того, что процедуры предоплаты и отсрочки реально являются хорошими механизмами и инструментами, которые должны взять на вооружение современные, находящиеся в процессе реформ таможенные администрации.

Отсрочка платежей пошлин/налогов позволяет предприятиям со значительными ежемесячными объемами импортных деклараций, в первую очередь уполномоченным операторам и таможенным брокерам, улучшить экономическую эффективность проведения расчетов и сократить торговые издержки.

Наряду с использованием УП, европейских и международных стандартов, применяемых в отношении гарантий таможенной задолженности, ТСРМ необходимо предпринять срочные меры для реализации системы, включая использование ИКТ, которые позволяют внедрять отсроченные платежи и пошлины и применять многоразовые банковские гарантии для уполномоченных лиц, как было предложено EUBAM в 2010 году в отношении процедур в порту Джурджулешть¹⁷⁶, а затем предложено повторно в 2015 году в отчете «Реализация и применение упрощенных процедур в Молдове».

¹⁷⁶ ОА ОАОП (Дж.П.) «Таможенные процедуры в порту Джурджулешть», 2010 г., стр. 8: «С целью упрощения таможенных процедур в МСПД, ТСРМ необходимо подумать о том, чтобы внедрить процедуру упрощенного декларирования и систему гарантий для потенциальных и существующих таможенных задолженностей».

Пример:

«Законопослушные экономические операторы планируют платить пошлины и налоги и соответствующим образом учитывают эти расходы в своих бюджетных структурах. Поскольку таможня обычно стремится к обеспечению предсказуемости и прозрачности, то предлагаются разные способы и условия оплаты. Такие различные способы включают в себя чеки, банковские переводы, кредитные карточки или банковские тратты, а имеющиеся условия предполагают оплату после оформления товаров или авансовый платеж. Оплата после оформления позволяет выпускать товары в распоряжение торговца сразу после уплаты пошлин и налогов. Однако для регулярных импортеров такая процедура может оказаться обременительной. Например, крупный производитель может получать сразу несколько партий товаров от разных поставщиков в один и тот же день. Такая ситуация может возникнуть в результате использования метода выполнения заказа «в установленное время». Чтобы упростить взимание пошлин и налогов, как для таможни, так и для торговцев, некоторые таможенные органы предлагают возможность оплачивать определенными суммами периодически, а не на основании каждой отдельно взятой сделки. В этом случае торговец открывает счет в таможне, а пошлины и налоги откладываются на оговоренный период времени. В конце такого периода торговец получает выписку из счета по сделкам с указанием общей суммы к оплате. Такие счета должны иметь кредитный лимит и гарантироваться определенными гарантиями, такими, как например, банковская гарантия. Если торговцы ввозят товары, пошлины и налоги на которые превышают максимальную сумму, допустимую по счету, то обычно соглашаются об уплате разницы во время оформления данной сделки, что является условием для выпуска товаров». Источник: См. «Руководство по передовой практике в пунктах пересечения границы: содействие торговле и транспорту».

Недостаток 3: Анализ рисков в МСПД

Современная практика таможенной работы должна полностью основываться на принципах управления рисками. До событий 11 сентября 2001 года управление таможенными рисками было в основном сосредоточено на направлениях, связанных с выявлением нарушений при определении стоимости, происхождения и классификации. Однако события 2001 года сделали безопасность главной проблемой, с которой пришлось столкнуться таможенным администрациям всего мира, причиной которой стали объемы контейнерных перевозок в мире. Жизненно важное значение в управлении рисками безопасности и их устранении приобрела необходимость в оценке рисков на как можно более ранних стадиях на основании информации, передаваемой в режиме реального времени, а также оперативной информации¹⁷⁷. Таможенные администрации, которые способны обновлять и эффективно анализировать информацию, обладающие гибким подходом к распределению ресурсов, имеют большее преимущество в выявлении и предотвращении рисков. Мировая торговля сильно зависит от морских перевозок, поэтому предпринимаются серьезные шаги, чтобы сделать этот вид транспорта как можно более свободным и беспрепятственным в интересах экономического роста.

«В то же время, факторы, которые позволили этому виду транспорта внести весомый вклад в экономическое процветание, потенциально повышают риски для безопасности. Эти риски варьируются от возможности физического повреждения целостности партий товаров и судов до махинаций с документами и незаконных действий террористических групп с целью наживы».¹⁷⁸

ТСРМ извлекла пользу из своего членства в Программе по контролю за контейнерными перевозками Управления по наркотикам и преступности ООН (УНП ООН) и ВТамО, при этом сотрудники

¹⁷⁷ До отправки — во время погрузки контейнера или до экспорта и до прибытия судна, чтобы СКГ могли принимать обоснованные решения по отбору для контроля.

¹⁷⁸ Управление ОЭСР по обеспечению безопасности науки, технологии и производства в морских перевозках: Комитет по факторам риска и воздействию на экономику морского транспорта, 2003 г.

таможни в МСПД прошли подготовку по определению контейнеров с высоким уровнем рисков с помощью комбинирования высокотехнологичных методов профилирования, сбора данных оперативными сотрудниками и традиционных методов практической работы. Приказом № 778/149 от 15.03.2016 было создано и координируется начальником таможенного поста ТСРМ в МСПД подразделение совместного контроля.

Тем не менее, до недавнего времени (если ничего не изменилось) считалось, что для идентификации маршрутов и отслеживания контейнеров нужно использовать только информацию из открытых источников, поэтому на посту не было никаких профилей риска в письменной форме. С учетом разнообразия движения и потенциала роста в МСПД, эти недостатки представляют собой существенную проблему. Отбор на основании оценки рисков и систем профилирования, целью которого становятся подозрительные партии грузов, при этом сводится к минимуму вероятность физических досмотров, является одним из международных стандартов, а также рекомендаций Пересмотренного руководства МТП по таможенным вопросам (№ 14).

Потребность 3:

Несмотря на то, что таможня в МСПД разработала ряд профилей рисков, по-прежнему существует необходимость обеспечивать их систематическое и регулярное обновление, пересмотр и соответствие не только национальным, но и региональным и местным угрозам. Это особенно важно в случае с МСПД, который предназначен как для транзита товаров, так и, возможно, для неподакцизных товаров, задекларированных для внутреннего использования¹⁷⁹, поскольку объемы торговли располагают потенциалом к существенному росту, а товары отправляются непосредственно из стран с наивысшим уровнем риска. Применение точных и целенаправленных профилей рисков является преимуществом для содействия торговле и сокращения времени полного оформления.

Инспектора, проводящие оформление на местном уровне, должны иметь возможность в рамках своих функциональных обязанностей проводить дополнительную оценку рисков по декларациям и грузам там, где им подсказывает личный опыт, несмотря на то, что системные профили риска не показывают необходимость углубленного досмотра. У них также должна быть возможность доступа к информации о предыдущих результатах физических досмотров, проводившихся в порту, как положительных, так и отрицательных. Кроме того, таможенных сотрудников необходимо дополнительно мотивировать для их полноценного участия в процессе обновления и составления новых профилей риска, которые могут быть актуальными для их коллег в портах или на других ПП. Существующая практика, которая ограничивает возможности корректировать или изменять критерии или профили риска узким кругом должностных лиц на центральном уровне, хотя и понятна, однако, в то же время, ограничивает инициативность и гибкость на местах.

В этом же контексте, рекомендуется поощрять сбор и использование локальной / оперативной информации в поддержку работы по определению целей и применению метода селективности, которая координируется с центрального уровня. Необходимо и дальше разрабатывать профили рисков, анализировать схемы движения транспорта и грузопотоков, проводить плановое тестирование рисков на местном уровне с последующей интеграцией этой информации в центральные системы контроля, включая запрещенные/ограниченные для ввоза товары, например, наркотики, оружие и боеприпасы, исчезающие виды флоры и фауны, товары двойного назначения, оружие массового поражения (ХБРЯВ)¹⁸⁰

В соответствии с выше приведенными рекомендациями, в 2016 году ТСРМ попыталась улучшить подготовку профилей рисков и использование предварительной информации с помощью Приказа № 258-0, который был создан на базе Ст. 17 и 17 (1) Таможенного кодекса Республики

¹⁷⁹ В настоящее время в порту оформляются только подакцизные товары. Топливо и сигареты оформляются в МСПД через ИМ4 для внутреннего пользования, а все другие товары идут по процедурам транзита.

¹⁸⁰ ХБРЯВ = химические, биологические, радиоактивные, ядерные и взрывчатые материалы.

Молдова № 1149-XIV от 20.07.2000 г., пункта 2 Постановления Правительства «Об утверждении системы управления рисками в Таможенной службе» № 1144 от 03.11.2005 г., а также двухсторонних соглашений с операторами «Danube Logistic SRL» и «MSC MLD SRL» о предоставлении таможенным органам Республики Молдова в электронном виде и в соответствии с европейскими нормами и стандартами предварительной (до прибытия) информации о товарах, перевозимых в контейнерах через МСПД. На основании запроса об оценке проекта поправок, Миссия EUBAM предоставила ряд предложений, направленных на улучшение использования системы управления рисками в порту, включая следующие:

- в соответствии со стандартами ЕС, рекомендации включили выполнение анализа и оценки рисков в первом порту ввоза для информирования об уровне и масштабе любых последующих мер контроля на суше.
- за процесс анализа должны отвечать ограниченное количество сотрудников, чтобы избежать ошибок с данными;
- необходимо применять методику «положено знать», чтобы информация находилась под защитой и чтобы точно были описаны инструкции для видов мер контроля, которые необходимо проводить;
- необходимо проводить контроль всех контейнерных поставок с высоким уровнем риска, перемещающихся через порт Джурджулешть, независимо от конечного назначения. Такая мера была предложена для снижения возможностей коррупции и увеличения вероятности выявления таможенных нарушений.

Чтобы совершенствовать и развивать использование, применение и внедрение системы управления рисками в МСПД, нужны постоянная поддержка и помощь в составлении проектов более полных перечней индикаторов риска и местных профилей риска, которые должны регулярно пересматриваться и обновляться, при этом в центре внимания должно находиться совершенствование навыков сотрудников в вопросах отбора и направления усилий на контейнеры/партии с высоким уровнем риска, в том числе путем использования баз данных из открытых источников, где больше внимания уделяется вопросам безопасности, связанным с терроризмом, наркотиками и другими запрещенными или ограниченными товарами, и более традиционных для интересов таможенников направлений, где высокий риск представляют определение стоимости, происхождение и классификация товаров. Документация профилей риска должна быть гибкой, чтобы реагировать на изменения движения, факторы внешнего воздействия и, следовательно, изменение угроз, как это рекомендуется в пересмотренном Своде таможенных стандартов ЕС (Стандарт 10 «Управление рисками», пункты 10.4, 10.5, и 10.10, а также Стандарт 11 «Контроль на границе и внутри страны», раздел 11.3).

Повышение знаний сотрудников в области управления рисками и оценки рисков в МСПД поможет им принимать более обоснованные решения при отборе партий грузов для досмотра. Таким образом, в соответствии с материалами пересмотренных таможенных стандартов ЕС (Стандарт 10 «Управление рисками», раздел 10.7, Стандарт 11 «Контроль на границе и внутри страны», и Стандарт 8 «Содействие Торговле»), ТСПМ необходимо регулярно проводить формальную подготовку сотрудников по анализу рисков с использованием программы «подготовка инструкторов» с участием отобранных сотрудников и последующей «каскадной передачей» полученных знаний подготовленными местными инструкторами с учетом ротации персонала.

Недостаток 4: Определение стоимости, классификация, происхождение и пост-таможенный контроль и аудит

Правильное определение таможенной стоимости товаров в МСПД остается важной проблемой, как для таможен, так и для торговли. Товары, происходящие, в частности, из Китая и Дальнего Востока, а также Индостана представляют наибольшую проблему с точки зрения обеспечения точности и надежности определения стоимости. Также трудным представляется получение подтверждения при подозрении в занижении стоимости из источника.

В то время как законодательство, которое регламентирует процедуру определения таможенной стоимости в соответствии с Руководством ВТО, было закреплено в статье 214¹⁸¹ ТК, сотрудники таможни все еще сталкиваются с трудностями в определении таможенной стоимости при обработке деклараций грузов, поступающих из этих стран высокого риска. Отчеты указывают на то, что таможня, в частности, встречается и продолжает сталкиваться с проблемами при получении и определении точной стоимости и окончательной тарифной классификации, несмотря на применение правил оценки ВТО. Задержки могут возникать из-за непринятия задекларированной стоимости и необходимости представить дополнительные подтверждающие документы, например, экспортную декларацию от властей страны отправления, банковские сообщения SWIFT, подтверждения оплаты, письма-подтверждения от производителя или трейдера т.д.

Соглашение об Ассоциации между Молдовой и ЕС подчеркнуло необходимость дальнейшего развития процедур определения таможенной стоимости, чтобы сделать их более прозрачными и эффективными, в том числе путем обмена передовым опытом по внедрению стандартов ВТО (Соглашение о реализации статьи VII ГАТТ 1994 г.), в частности, что касается применения базовых цен для определения таможенной стоимости.

В ответ ТСРМ подготовила проект нового Постановления Правительства¹⁸² по определению таможенной стоимости, направленного на сближение законодательства Молдовы с законодательством Европейского Сообщества и руководящими документами ВТамО по определению стоимости, и еще раз подтвердила процедуру для определения таможенной стоимости импортируемых товаров. ТСРМ намерена также разработать национальную базу данных, которая будет использоваться для оценки рисков, связанных с достоверностью заявленной таможенной стоимости.

Это новое Постановление предоставляет субъектам экономической деятельности возможность получать разрешение на выпуск своих товаров по предварительно внесенным суммам¹⁸³, предоставляя в пределах установленного времени любые дополнительные поддерживающие/подтверждающие документы, касающиеся таможенной стоимости импортируемых товаров. В то же время, нижний предел, для которого подача декларации о таможенной стоимости является обязательной, поднят с 300 евро до 5000 евро. Кроме того, эти поправки открывают путь к более широкому использованию введенного недавно в действие «синего коридора» системы «ASYCUDA» и проведению ТСРМ пост-таможенного контроля и аудита (ПТКА) совместно с другими таможенными коридорами, применяемыми системой обработки таможенных деклараций, что позволят таможне проводить те формы таможенного контроля, которые позволяют более точно определять стоимость, классификацию и происхождение, без необходимости задерживать грузы на границе.

Потребность 4:

ТСРМ должна стремиться к тому, чтобы процедуры определения таможенной стоимости постоянно пересматривались и соответствовали ориентировочным рекомендациям Стандарта 7 пересмотренного свода таможенных стандартов ЕС: Таможенные обязательства. По сути, это означает, что последние правила определения стоимости, разработанные ТСРМ, требуют корректного применения, как и соответствующие положения оценки/определения таможенной стоимости импортируемых товаров, при этом сотрудники должны строго соблюдать установленную методику, то есть, идти постепенно и по порядку от метода 1 до метода 6. Необходимо

181 ТК РМ: Глава VII «Таможенная стоимость товаров. Определение страны происхождения товаров, раздел 33 «Таможенная стоимость товаров», статья 214 «Процедура определения таможенной стоимости товаров»: «Таможенная стоимость товаров определяется в соответствии с Законом о таможенных тарифах».

182 В Постановлении Правительства № 600 от 2002 г. разработаны процедурные подробности по декларированию таможенной стоимости. Этот документ будет вскоре заменен принятым недавно новым Постановлением, которое пока еще не вступило в силу. Существуют также внутренние приказы ТСРМ по таможенному контролю об определении стоимости товаров (такие как № 55-О от 2014 г. с последующими поправками, № 6-О от 2016 г. о внедрении модуля «Таможенная стоимость» в ИС «ASYCUDA World»).

183 С помощью предварительного внесения оплаты пошлин покрывается разница между импортными пошлинами, установленными на основании задекларированной таможенной стоимости, и теми, которые были установлены профессионально таможенной администрацией.

также уделить должное внимание созданию систем обеспечения административного контроля (Management Assurance Programme), которые отслеживают действия сотрудников во время процедур определения стоимости и включают в себя критерии определения стоимости на базе использования рисков с применением национальной базы данных по определению стоимости.

В сфере тарифной классификации и происхождения таможене необходимо продолжить использование предварительных решений на основании обязательной тарифной информации. Предварительные решения, обязательные для исполнения, предоставят импортерам правовую «гарантию» обработки их товаров и сумму пошлины и налога, подлежащих уплате на момент ввоза. Такая система обеспечивает предсказуемость, помогает избегать споров и снижает затраты. В то же время, за счет быстрой обработки уже предварительно оцененных операций таможня может уделять больше внимания грузам с высоким риском.

С введением в действие «синего коридора» системы «ASYCUDA», ТСРМ получила возможность расширять применение ПТКА, однако этот фундаментальный и жизненно важный аспект таможенного содействия торговле, к сожалению, оказался блокированным и нейтрализованным введением трехмесячного моратория (с 1 апреля 2016 года) на «государственный контроль физических и юридических лиц, занимающихся предпринимательской деятельностью», который был продлен еще на три месяца до сентября 2016 г. В течение этого времени только Министерство экономики может принимать решения о проведении проверок.¹⁸⁴ В результате временно приостановлены все пост-таможенные проверки и таможенные аудиты, при этом в ТСРМ были приняты некоторые организационные меры, результатом которых стало сокращение количества сотрудников подразделения пост-таможенного аудита с 60 до 20 человек. Пока продолжается этот мораторий, теряется профессиональная компетентность, создаются препятствия и сокращаются возможности верификации и оценки соблюдения деловыми кругами требований определения стоимости, классификации и происхождения. В феврале 2016 года, еще до введения моратория, ЕУВАМ высказала свое мнение о том, что процедуры таможенного контроля, в том числе и пост-таможенный контроль и аудит, изначально оговорены в рамках Таможенного кодекса. В данном случае Таможенный кодекс должен рассматриваться как *«lex specialis»* (специальный закон) по отношению к другим правилам относительно контроля, которые содержатся в других законодательных инструментах равнозначного уровня, таких как Закон № 131 «О государственном контроле за предпринимательской деятельностью», которым и определяется упомянутый мораторий, и должен превалировать в случае конфликта норм.

ЕУВАМ тесно сотрудничает с ТСРМ, чтобы привести Таможенный кодекс в соответствие с действующим Кодексом Европейского Союза, и дополнительно, чтобы положения и правила, касающиеся применения Таможенного кодекса Молдовы, соответствовали международным стандартам и нормам, таким как те, которые установлены Сводом таможенных стандартов ЕС, Всемирной таможенной организацией и пересмотренной Киотской конвенцией. Таким образом, в области содействия торговле, которая включает Пост-таможенный контроль и аудит (стандарт 14), и как требование и обязательство по СоА/УВЗСТ, обязательным условием является применение таможенной службой и разрешение ей выполнять на законных основаниях свои функции по проведению пост-таможенных проверок и аудита, как это предусмотрено Таможенным кодексом Молдовы, в том числе:

- инспектировать и проверять записи, книги, документы и другие коммерческие данные (в том числе и электронные);
- входить, посещать, инспектировать и проверять любое место, подлежащее таможенному надзору;

¹⁸⁴ В первом моратории, действовавшем с 1-го апреля по 29-е июня, было зарегистрировано 62 требования о проверке, 42 из которых были сразу же отвергнуты, 10 были приняты, а еще 10 были отвергнуты ввиду недостаточной компетентности. Большинство требований поступили от Фискального инспектората, Финансово-вой инспекции, Экологического инспектората, Инспектората по контролю за алкогольной продукцией, Инспектората по энергетике и Государственной инспекции по строительству.

-
- досматривать товары и брать любые нужные образцы;
 - обеспечивать конфиденциальность любой информации и документов субъектов экономической деятельности.

Недостаток 5: Транзит и новая компьютеризированная транзитная система (НКТС)

МСПД — это международные ворота для ряда транзитных коридоров, предусмотренных для постепенного освоения Европейским Союзом, которые также связаны с морскими транспортными системами в Европе, например, пан-европейские транспортные коридоры и возобновление древнего «Шелкового пути» в рамках программы ТРАСЕКА (транспортные коридоры Европа-Кавказ-Азия). Эти маршруты, вместе с модернизированными перевозками через Черное море, станут важным фактором экономического развития участвующих в проекте стран.

Молдова уже имеет потенциал стать значительной транзитной страной и является пользователем Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (TIR)¹⁸⁵, которая в Европе заменяется НКТС, упрощающей транзитные процедуры и переходящей на полностью электронную безбумажную среду.

Потребность 5:

ТСРМ предпринимает шаги по ускорению процесса присоединения к Конвенции об общем транзите и будет разрабатывать шаги по подготовке к внедрению Новой компьютеризированной транзитной системы (НКТС). С нетерпением ожидается запуск Партнерского (твиннингового) проекта ЕС, направленного на подготовку к внедрению транзитной системы ЕС (НКТС).

Применение НКТС окажет существенное влияние на содействие торговле в МСПД, поскольку большая часть контейнерных перевозок идет транзитом. Для внедрения НКТС потребуются новые правила, важные корректировки систем ИТ таможни и трейдеров, а также переходный период для обеспечения приемлемости и безопасности новых процедур. ТСРМ предлагается пересмотреть существующие планы, в частности, что касается применения НКТС в МСПД, заблаговременно предпринимая все необходимые меры накануне запуска партнерских проектов, чтобы как можно лучше подготовиться.

Ветеринарная и фитосанитарная службы

Внутриведомственный компонент

Недостаток 1: Предварительная информация

Наличие предварительной информации о прибытии и ее использование инспекторами НАБПП в МСПД, похоже, ограничено, при этом такая информация поступает заранее в отношении товаров только в случае участия в «бортовой комиссии». Процедуры оформления, которые имеют особое значение для скоропортящихся продуктов и живых животных, могли бы быть улучшены с помощью применения анализа рисков до поступления разрешений и коммерческих документов.

Потребность 1:

Применение и использование ветеринарной и фитосанитарной службами предварительной информации в интересах анализа рисков необходимо внедрять в полном объеме в качестве элемента обычной рабочей практики с целью принятия решений о проведении документальных проверок, физических досмотров и взятия образцов. В МСПД, где регулярно поступают повторяющиеся партии грузов из/от стран/грузоотправителей/производителей с установленным низким уровнем риска, улучшение использования предварительной информации стало бы существенным шагом к сокращению количества случаев дублирования контроля в порту и на внутренних пунктах. Это применимо также в контексте реагирования на «ранние предупреждения»,

¹⁸⁵ Кол-во МДП (TIR), открытых ТСРМ: 28 825 (в 2014 г.), 23 684 (в 2015 г.), 9 993 (на 01.06.2016).

которые описаны в Руководстве ЕС по интегрированному управлению границами. Как и в случае с таможенной, обычной практикой должны стать регулярные систематические пересмотры и обновления существующих критериев риска и профилей риска.

Получив доступ к просмотру исторических данных по импорту/экспорту и транзиту товаров, которые классифицируются в первых 24 главах Гармонизированной тарифной системы, с помощью подключения к компьютеризированной системе обработки деклараций «ASYCUDA», важно в полном объеме использовать данную возможность проводить проверки, чтобы максимально увеличить выгоду для бизнеса и чтобы обеспечить надлежащее функционирование этого модуля в ПП «МСПД», а также в ПП «Джурджулешть-Рени» и «Джурджулешть-Галац».

И хотя в настоящее время в МСПД не осуществляется импорт живых животных, в случае изменения обстоятельств в будущем, ветеринарной службе следует позаботиться о том, чтобы обеспечить согласование предварительных уведомлений с Регламентами ЕК о заблаговременном уведомлении о грузах для обеспечения контроля за животными и ветеринарного контроля (№ 282/2004/ЕС) и о ветеринарной инспекции (№ 136/2004/ЕС).

Недостаток 2: Фитосанитарные процедуры

В 2015 году, после комплексного изучения фитосанитарных процедур и порядка проведения проверок здоровья растений в Молдове, EUBAM обнаружила ряд недостатков, для устранения которых требовались корректирующие действия.

Инспекторы НАБПП, работающие в МСПД, важном пункте для импорта, экспорта и транзита товаров, подлежащих фитосанитарным проверкам и контролю, должны обеспечивать соответствие процедур Директиве № 2000/29/ЕС, регламентам Европейского Союза и правилам Европейской и Средиземноморской организации по защите растений, что является одним из требований и обязательств в рамках СоА/УВЗСТ.

Потребность 2:

Всесторонний анализ и дополнительные подробности о выявленных процедурных недостатках можно найти в Отчете EUBAM: «Анализ санитарных, фитосанитарных и ветеринарных законодательных рамок и систем реализации Республики Молдова и Приднестровья в свете УВЗСТ и соглашений ВТО с первоочередным рассмотрением законодательных и технических мер для восполнения выявленных пробелов», в то же время, краткое описание наиболее существенных процедурных проверок, требующих обновления, приводится здесь ниже:

- проверки здоровья растений в пунктах пропуска и с целью перемещения в пределах Республики Молдова должны проводиться в соответствии с требованиями и процедурами ЕС;
- инспекции (документальные проверки, проверки идентичности и фитосанитарный контроль) товаров для импорта/экспорта, транзита и реэкспорта, подпадающих под фитосанитарные требования, должны проводиться в соответствии с правилами Европейского Союза и Европейско-средиземноморской организации по защите растений;
- нечастые фитосанитарные проверки должны проводиться в соответствии с законодательством ЕС (Директива № 2000/29/ЕС и Регламент № 1756/2004/ЕС);
- проверки, целью которых является сертификация продуктов на внутреннем рынке, должны проводиться в соответствии с законами ЕС, в частности, товары, подлежащие фитосанитарному контролю, должны перемещаться по территории РМ с сопроводительными паспортами растений;
- если результаты контроля неудовлетворительны, необходимо принимать меры в соответствии с Директивой № 2000/29/ЕС;
- необходимо разрабатывать годовые планы контроля и программы отслеживания вредных/

карантинных организмов, уделяя внимание вопросам, связанным с официальным контролем, забором образцов, лабораторными исследованиями, мероприятиям по контролю и управлению вспышками эпидемии;

- инспекторы фитосанитарной службы должны проходить подготовку по применению рабочих инструкций (стандартных оперативных инструкций) относительно процедур контроля в соответствии с законами ЕС;
- необходимо разработать и создать процедуру транспортировки образцов, взятых для проведения официальной экспертизы, до лаборатории, аккредитованной для диагностики/экспертизы;
- процесс ходатайства о получении фитосанитарного сертификата для растений, продуктов растениеводства или других предметов должен регулироваться фитосанитарными правилами, соответствующими Приложению V Директивы № 2000/29/ЕС;
- фитосанитарные разрешения на импорт, экспорт/реэкспорт и транзит товаров, которые подлежат контролю на предмет здоровья растений, а также связанные с этим процедуры, должны быть отменены.

В целом, как для ветеринарной службы, так и для фитосанитарной службы, другие приоритетные направления по модернизации процедур, которые позволили бы устранить барьеры для торговли, должны включать в себя сведение к минимуму времени оформления путем снижения или отмены сборов за выдачу разрешений и сертификатов, применение электронных услуг и отход от существующей большой зависимости от бумажных документов, полную реализацию возможностей НАБПП таким образом, который позволял бы улучшить содействие торговле, а именно в сфере тестирования, выдачи сертификатов и разрешений, инспекций и тарифов, работу с международными торговыми партнерами по расширению признания санитарных и ветеринарных сертификатов, фитосанитарных сертификатов, сертификатов соответствия, других инструментов, связанных с импортом и экспортом, а также упрощение выдачи сертификатов о происхождении.¹⁸⁶

ППРМ, таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы

Межведомственный компонент

Недостаток 1: Реформа процедур «бортовой комиссии»

Всем судам, которые прибывают из-за рубежа в МСПД или уходят из порта за рубеж, необходимо разрешение «бортовой (судовой) комиссии», в которую, в соответствии с действующими «Технологическими нормами», входят следующие СКГ Молдовы: ППРМ, ТСРМ, администрация порта (капитан порта), ветеринарная и фитосанитарная службы (в случае необходимости), санитарно-эпидемиологическая¹⁸⁷ служба и судовой агент.¹⁸⁸

«Бортовая комиссия» выполняет ряд установленных и обязательных проверок, в том числе предварительные документальные проверки с целью установить, что судно, экипаж и груз соответствуют всем необходимым формам государственного контроля в плане процедур импорта и экспорта, и что в надлежащем порядке находятся все документы судна, включая судовую роль, перечень личного имущества членов экипажа, список пассажиров, общую декларацию, декларацию на груз, документ о перевозке ограниченных грузов (если таковые имеются), а также документы команды и пассажиров, дающие право на пересечение границы. Личные данные на команду и пассажиров (если таковые имеются) вносятся в раздел «Traversarea Frontierei» («Пересечение

¹⁸⁶ Отчет EUBAM за январь 2016 г. «Анализ санитарных, фитосанитарных и ветеринарных законодательных рамок и систем реализации Республики Молдова, включая Приднестровье, в свете УВЗСТ и соглашений ВТО с первоочередным рассмотрением законодательных и технических мер для восполнения выявленных пробелов».

¹⁸⁷ МСПД предоставляет помещения для эпидемиологических органов, но их представители не находятся там круглосуточно, кроме того, исходя из существующего эпидемиологического риска, они не всегда включаются в состав «бортовой комиссии», хотя EUBAM рекомендовала, что, при увеличении количества пассажирских судов, должен быть разработан план на случай повышения рисков или чрезвычайных ситуаций. В порту также нет службы радиологического контроля.

¹⁸⁸ Приложение III «Технологическая схема МСПД».

границы») АИС. В случае необходимости, может проводиться углубленный досмотр/обыск судна с целью выявления контрабандных товаров, в то же время все «бортовые» процедуры должны быть завершены до того, как судну дается разрешение на разгрузку или, в случае экспорта, погрузку.

Сбор «бортовой комиссии» и процедуры выполняются независимо от регулярности заходов в МСПД судов или экипажей. Необходимо отметить, что из-за характера услуг, связанных с данным портом, а также ограничений, касающихся размера и осадки судов, которые могут заходить в порт и загружаться/разгружаться, заход новых судов является крайне редким явлением.

В Европейском Союзе давно признают необходимость в упрощении процедур контроля в морском секторе и более эффективном применении методов селективности на основании анализа рисков не только для отбора пассажиров, транспортных средств и грузов для дополнительного досмотра, но и для оказания помощи в принятии решений относительно того, какие, почему, когда и как применять формы государственного контроля в отношении судов, заходящих в или покидающих порт. Анализ рисков, в данном случае, мог бы также способствовать лучшему использованию ограниченных кадровых ресурсов и, кроме того, должен рассматриваться хотя бы потому, что сбор и выполнение процедур «бортовой комиссии» занимает определенное время, в среднем 1 час, и мало что дает в плане выявления недостатков или нарушений, и приводит к задержкам при разгрузке или погрузке, что сказывается на расходах.

Кроме того, предварительная информация доступна для всех СКГ как минимум за 2 часа до прибытия судна, а предварительная информация о контейнерах, погруженных на борт судна в Констанце, в большинстве случаев поступает в распоряжение оператора порта и таможенной службы за 24 часа до захода.

*«Первой частью данного пакета является дальнейшее упрощение процедуры подачи заявки на услугу «регулярного морского сообщения», схему таможенного упрощения для судов, перевозящих, в основном, товары ЕС, заходящие в одни и те же порты на регулярной основе».*¹⁸⁹

Потребность 1:

Поскольку процедура с использованием «бортовой комиссии» проводится независимо от регулярности захода судов или экипажей в МСПД, а случаи захода новых судов в этот порт являются редким явлением, то использование анализа рисков в таких условиях позволит больше сократить время выполнения официальных процедур, уменьшить расходы и поможет улучшить выявление отклонений и нарушений.

Чтобы оказать содействие в достижении этих целей, всем СКГ (вероятнее всего, во главе с ППРМ или ТСРМ) необходимо рассмотреть вопрос о прекращении практики использования «бортовой комиссии» как установившегося и обязательного инструмента для проведения и поддержания контроля судов, прибывающих в МСПД из-за границы/отправляющихся из МСПД за границу, в том числе и тех, которые перевозят живых животных, и о применении вместо этого форм контроля, основанных на анализе рисков, которые позволили бы заменить существующую практику принятой на международном уровне системой «свободной практики», которая, в свою очередь, позволила бы более результативно и эффективно использовать кадровые ресурсы.

По мнению начальника отделения пограничной полиции «Джурджулешть-2», для осуществления охранных мероприятий полноценного пограничного контроля не хватает персонала. Согласно имеющейся информации, на обеспечение работы порта и ПП для железнодорожного сообщения обычно выделяются 2 сотрудника ППРМ. Если применять процедуры с использованием «бортовой комиссии», то возникает вероятность оставить оба ПП без непосредственного присутствия

189 См. Памятку Европейской Комиссии «Синий пояс» от 8 июля 2013 года.

ППРМ, кроме того, отсутствуют эффективные возможности выполнять мероприятия контроля, такие как досмотр судна. Более того, сотрудники, работающие в МСПД, не имеют специальной подготовки по вопросам проведения контроля на морской или речной границе,— этот вопрос требует решения со стороны ППРМ. Аналогичным образом инспекторы НАБПП должны охватывать и порт, и другие точки, такие как в данном случае соседние ПП «Джурджулешть» для железнодорожного сообщения и ПП «Джурджулешть-Галац» для автомобильного сообщения, при этом ведомство должно распределяться равномерно в плане имеющихся в порту ресурсов.

Предоставление «свободной практики», все чаще с помощью электронного санкционирования и электронной подписи, позволяет приступать к немедленной разгрузке груза сразу после захода в порт, обходясь без проверок «бортовой комиссии». Кроме того, заблаговременное ходатайство о предоставлении «свободной практики» дает СКГ, в частности таможенной службе, возможность начать процесс предварительного анализа рисков — ключевой фактор для лучшего содействия торговле. В настоящее время положение о «свободной практике» в порту «Джурджулешть» отсутствует в «Технологических нормах» СКГ, а, следовательно, остаются действующими процедуры, которые предусматривают создание «бортовой комиссии».

Кроме того, упомянутые «Технологические нормы», которые определяют режим контроля и предоставления услуг, само собой разумеется, действуют только в пассажирском порту «Джурджулешть», при этом самые последние документы были подписаны ТСРМ в одностороннем порядке в 2013 году. Формы ветеринарного и фитосанитарного контроля, которые упоминаются в тексте об импорте, экспорте и транзите товаров, более подробно описываются только в разделе «B2» об убытии пассажирских судов, в то время как другие грузы, в том числе и экспорт живых животных, обрабатываются в порту в обычном порядке. В связи с этим рекомендуется, чтобы новые «Технологические нормы» были подготовлены, если эта работа еще не начата, в соответствии с передовым опытом ЕС и были утверждены всеми задействованными службами в отношении проверок как для пассажирского порта, так и для МСПД. С целью изменения и обновления существующих «Технических норм», ТСРМ рекомендуется возобновить совместную работу со всеми службами контроля на границе в МСПД, которое было организовано в 2015 году в формате рабочей группы.

Недостаток 2: Мероприятия по замеру времени, необходимого на процедуры оформления

В настоящее время не применяется практика измерения времени, которое объективно необходимо для проведения процедур оформления в порту. По имеющейся информации, нет никаких документов, которые служили бы в качестве ориентиров. Более того, понятно, что ограничение по времени в 4 часа, которое оговорено в Таможенном кодексе, и в течение которого обычно должно проводиться таможенное оформление, в МСПД не применяется¹⁹⁰. И хотя этот вопрос не был включен в программу настоящего исследования, рекомендуется рассмотреть и взять в работу модель, разработанную для Одесского и Ильичевского портов Украины, чтобы в будущем измерять время с целью проверки эффективности процедур оформления в качестве регулярной практики деятельности СКГ.

Потребность 2:

Мероприятия по замеру времени должны проводиться СКГ регулярно, а полученная при этом статистика должна публиковаться с тем, чтобы повысить эффективность и прозрачность, и стимулировать диалог о содействии торговле между государственными ведомствами и бизнесом, задействованными в таможенном оформлении грузов.

¹⁹⁰ Мероприятия по определению времени процедур таможенного оформления в порту не проводились. В соответствии со статьей 199 Таможенного кодекса Молдовы, максимальное время для оформления одной декларации составляет до 5 дней, в случае со скоропортящимися товарами — до 3 дней. Кроме того, Приказом № 303 устанавливается, что если декларация проводится через зеленый коридор, то на нее отводится максимально до 20 минут. Если эти 20 минут превышены, таможенный сотрудник, который работает с данной декларацией, должен составить отчет, в котором необходимо объяснить причины, вызвавшие такую задержку. Если декларация проводится через желтый коридор, то на нее отводится максимально до 90 минут. Каждую неделю статистические данные о времени обработки деклараций изучаются на Кагульской таможне.

Таблица 6: Обзор процедурных недостатков

Внутриведомственный компонент	Служба контроля на границе	Недостаток
Процедуры	Таможенная служба	Недостаток 1: Реализация концепции упрощенных процедур и уполномоченных экономических операторов (УЭО)
		Недостаток 2: Отсрочка оплаты пошлины и гарантии
		Недостаток 3: Анализ рисков в МСПД
		Недостаток 4: Определение стоимости, классификация, происхождение и пост-таможенный контроль и аудит
		Недостаток 5: Транзит и новая компьютеризированная система транзита (НКСТ)
	Ветеринарная и фитосанитарная службы	Недостаток 1: Предварительная информация
Недостаток 2: Фитосанитарные процедуры		
Межведомственный компонент	Служба контроля на границе	Недостаток
Процедуры	Пограничная полиция, таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы	Недостаток 1: Реформы процедур «бортовой комиссии»
		Недостаток 2: Мероприятия по определению времени процедур

Связь и обмен информацией

Введение

Краеугольным камнем содействия торговле и концепции ЕС по ИУГ является эффективное взаимодействие и координация между СКГ на межведомственном и международном уровнях. Разработка соглашений и меморандумов о взаимопонимании (MoV), которые бы создавали необходимое правовое поле для такого взаимодействия и координации, в том числе и с деловыми кругами в МСПД, по-прежнему требует дополнительного внимания. Стандарт 8 «Содействие торговле» *Свода таможенных стандартов ЕС рекомендует «тесное партнерство между таможенными (и другими заинтересованными правительственными органами, в случае необходимости) и торговыми кругами на основании прозрачных и эффективных процедур»* для гарантии того, что потребностям законной торговли уделяется должное внимание.

Кроме того, необходимо ввести в действие взаимосвязанные системы информационно-коммуникационных технологий (ИКТ), которые позволяют предоставлять данные и обмениваться информацией, особенно для ветеринарной и фитосанитарной служб.

Передовой опыт Европейского Союза в области передачи информации демонстрирует ряд положительных мер, которые, в случае принятия их СКГ Молдовы, могут помочь устранить соперничество и/или подозрительность, и создать атмосферу доверия. Функциональные рабочие потоки и процедуры контроля и оформления должны быть гармонизированы, упорядочены и должны, по возможности, координироваться между СКГ, при этом особое внимание должно уделяться применению и использованию форм совместного контроля, чтобы избежать дублирования, а также способствовать оптимальному использованию ресурсов. В МСПД информации от деловых кругов о каких-либо задержках, связанных с дублированием СКГ процессов, не поступало. Тем не менее, с помощью разработки и применения меморандумов о взаимопонимании (MoV) и соглашений о межведомственном сотрудничестве, можно создать более эффективные сферы взаимодействия, которые положительно сказывались бы на содействии торговле.

Комплексный подход к связи, обмену данными и информацией должен быть взят на вооружение и согласован всеми ведомствами, работающими на границе, для того, чтобы организационно закрепить коммуникации и обмен информацией.

Таможенная служба

Внутриведомственный компонент

Недостаток 1: Реализация электронной таможни и полная автоматизация процессов

Одной из ключевых стратегий развития таможенных администраций во всем мире, и особенно в Европейском Союзе, является переход от бумажных к электронным документам, цифровым подписям и выполнению всех таможенных формальностей в автоматическом режиме. Данная реформа является также ключевым фактором, позволяющим реализовывать другие стратегические инициативы, такие как использование предварительной информации о грузе, упрощенных процедур, включая концепцию УЭО, и принципа Единого окна.

Широкое внедрение систем информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) помогает упрощать и гармонизировать процедуры на границе, предоставляя работающим на границе службам возможность быть более последовательными при проведении контроля и облегчая обеспечение соблюдения требований для деловых кругов.

На общенациональном уровне ТСРМ внедрила систему «ASYCUDA», а в ноябре 2013 года были внедрены электронные процедуры таможенного оформления (электронная таможня) для импорта и экспорта¹⁹¹, признанные Всемирным банком и международным торговым сообществом как положительные изменения. Расширение и тенденция роста использования электронных таможенных деклараций деловыми кругами при поддержке таможни, доказываются статистическими данными, согласно которым в конце 2015 года 64,99% всего экспорта обрабатывались с помощью электронных экспортных деклараций. Такое упрощение получило новый импульс с марта 2015 года, когда все субъекты экономической деятельности получили возможность декларировать электронным способом также и импортные операции.¹⁹² Автоматизация процедур таможенного оформления, несомненно, оказала положительное влияние как в плане скорости обработки деклараций, так и для снижения возможностей для коррупции.

Кроме того, как показали ответы в анкете EUBAM, в порту не было отмечено задержек из-за методов оплаты пошлин и сборов, и, по мнению деловых кругов, нет необходимости вносить какие либо изменения в существующий метод оплаты таможенных пошлин или других сборов порта/служб контроля на границе с целью ускорения процесса оформления.

Реализация электронной таможни, несомненно, может иметь положительный эффект от снижения административных барьеров на пути субъектов экономической деятельности и сокращения возможностей для «мздоимства» после регистрации. Кроме того, это может помочь увеличить поток и объем информации, которой обмениваются с иностранными таможенными администрациями и правоохранительными органами. Преимущества предоставления электронных деклараций, которые по достоинству оценены торговыми кругами, включают:

- Снижение времени обработки таможенной декларации;
- Сокращение загруженности экспедиторов при таможенной регистрации;
- Отход от бумажных документов;
- Введение новых технологий в процесс таможенного оформления;
- Возможность электронной подачи деклараций в течение 24 часов;
- Удаленное информирование декларантов о различных формах необходимого таможенного контроля и о выпуске в свободное обращение.

Потребность 1:

Рост числа деклараций на импорт/экспорт, подаваемых в электронном виде, а также положительные отзывы операторов в МСПД свидетельствуют о поддержке данной инициативы со стороны бизнеса, и являются хорошим показателем работы ТСРМ. Это должно послужить дополнительным стимулом для таможенной администрации для включения и реализации задачи по интеграции положений законодательства ЕС об электронной таможене в рамках своей национальной программы по развитию ИКТ, в частности Решения № 70/2008/ЕС о безбумажной среде для таможни и торговли, известного также как «**Решение об электронной таможене**» (ОЖ L 23 от 26 января 2008 г.), и **Директивы об электронной подписи — Директива № 1999/93/ЕС Европейского Парламента и Совета от 13 декабря 1999 г. о базе Сообщества для электронных подписей** (ОЖ L 13 от 19 января 2000 г.).

191 Постановление Правительства № 904 от 13.11.2013 г. «Об электронном таможенном оформлении товаров», опубликованное в «Официальном вестнике» № 258–261 от 15 ноября 2013 г., «позволяет применять импортные декларации с помощью электронной процедуры, начиная с 1 сентября 2014 года, на таможенном посту «Унгень» кишиневской таможни, на таможенном посту «Скулень» бендерской таможни, на таможенном посту «Тудора-Староказачье», а с 1 марта 2015 года — на всех таможенных постах»: <http://lex.justice.md/index.php?action=view&view=doc&lang=1&id=350292>.

192 Для упрощения таможенных процедур, связанных с электронным импортом, приказом Таможенной службы № 75-А от 26 февраля 2015 года были утверждены нормы в отношении порядка электронного таможенного оформления при импорте товаров. В конце 2015 года 4,45% импортных операций обрабатывались электронным способом, а к 01.06.2016 этот показатель возрос до 16,03%, при этом экспортные декларации достигли уровня в 97,86%.

Рис. 5: Таможенные процессы и составные элементы информационных технологий

Пункты ввоза и вывоза	Затронутые и контролируемые субъекты	Требуемый контроль	Стратегии	Элементы ИТ
<ul style="list-style-type: none"> • Морской порт • Аэропорт • Пограничная зона и зона беспошлинной торговли • Внутренняя контролируемая территория • Почтовое отделение 	<ul style="list-style-type: none"> • Транспортные и авиационные компании и агенты • Почтовое отделение • Транспортные компании и агентства • Начальники таможи • Начальника аэропорта • Начальники зоны беспошлинной торговли • Импортёры • Экспортёры • Таможенные агенты • Экспедиторы • Склады • Прочие регулятивные органы (по иммиграции, сельскому хозяйству, здравоохранению, культурному наследию, полиция, Центральный банк) • Банки • Экипаж морского или воздушного судна • Водители • Пассажиры • Сотрудники субъектов 	<p>Физический контроль над:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Безопасностью входа и выхода • Безопасностью движения • Безопасностью хранения • Проверками • Конфискацией <p>Информационный контроль над:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Итоговыми данными (список грузов) • Данными таможенного оформления (таможенная декларация) • Достоверностью данных (проверки, дополнительная информация, аудит) <p>Контроль над органами, осуществляющими следующие операции над товарами:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Выгрузку (товаров и моделей) • Перемещение • Хранение, распаковка или вскрытие груза • Обработку и преобразование • Продажу 	<p>Информационные:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Запланированное и целевое распространение информации о правовых требованиях, политиках, процедурах, льготах, возможностях и санкциях <p>Средств содействия:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Собрание и мобилизация знаний; • Нормативная таможенное оформление открытого окна для транспорта, товаров и пассажиров; • Предварительная выдача грузов и пассажиров • Аккредитация клиентов; • Регулярное декларирование усовершенствованное декларирование • Электронная обработка, оплата и таможенное оформление <p>Инструменты контроля:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Улучшенная информация о грузах и пассажирах • Международное сотрудничество таможи • Эффективная оценка угрозы (разведка) • Оценка факторов риска и составление профилей риска • Аудит после таможенного оформления • Мобильные команды проверки и аудита 	<p>Учет перевозок:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Кораблей • Воздушных судов • Сухопутного транспорта <p>Внутренние и внешние отчеты о:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Декларации корабля • Декларации воздушного судна • Описи груза • Присоединениях (в том числе нурьеров) • Списке пассажиров • Списке команды • Списке судовых запасов <p>Лицензии и разрешения, выданные таможей</p> <ul style="list-style-type: none"> • На хранение • На движение • На упаковку и распаковку • На присоединение и разделение • На сбыт <p>Выданные другими сторонами:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Справочные данные • Лицензии • Разрешения <p>Режимы декларации:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Импорт для внутреннего использования • Экспорт • Складирование • Транзит • Переотправка • Перевозка товаров вдоль берега • Обработка товаров внутри таможенной территории • Обработка товаров вне таможенной территории • Возврат пошлины • Обработка товаров для внутреннего использования • Временный беспошлинный ввоз <p>Данные грузовой декларации:</p> <ul style="list-style-type: none"> • В соответствии с моделью данных Всемирной таможенной организации и включая поля данных, необходимые для всех нормативных требований <p>Результаты физического (путем проверки) и документального (путем аудита) удостоверения:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Автоматизированный интерактивный ввод результатов в стандартном формате • Категории • Отклонения • Применение (следствия) <p>Профили разведки:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Проанализированная, классифицированная и преобразованная в профили для ввода данных о цели информация

См. Источник ВБ: «Руководство Всемирного банка по модернизации таможенной службы».

Недостаток 2: Меморандумы о взаимопонимании (MoV) с частным сектором

Укрепление сотрудничества между таможенными администрациями и частным сектором путем улучшения обмена информацией и расширения осведомленности о роли таможни, а также об угрозах трансграничной преступности, путем создания механизмов, способствующих проведению регулярных встреч, и подписания MoV с торговыми ассоциациями и производителями Молдовы являются теми мерами, которые предлагаются и рекомендуются пересмотренным Руководством МТП по таможенным вопросам (2012 г.) и Стандартами 8, 11, 12, 13 и 15 пересмотренного Свода таможенных стандартов ЕС (2015 г.).

Таможня должна искать возможности улучшать свою работу с местными предприятиями в порту и заключать договора и MoV с торговыми представителями, субъектами экономической деятельности, судоходными компаниями, контейнерными линиями, транспортно-экспедиторскими компаниями и другими заинтересованными организациями, а также с другими СКГ, особенно что касается обмена информацией, которая помогает содействовать торговле, развивать анализ рисков с целью ускорить и улучшить отбор во время контроля. Необходимо поощрять, создавать и поддерживать механизмы, такие как, например, рабочие группы, которые позволяют организовывать консультации и дискуссии между СКГ и клиентами порта по вопросам оформления, транспортировки и логистики.

*«Без формальных консультаций с торговлей таможня может оказаться не в состоянии готовить проекты законов и правил, в которых принимаются во внимание потребности делового сообщества. Следовательно, таким законам и правилам может не хватать жизненно важного баланса между содействием торговле и контролем, что отрицательно скажется на экономическом и социальном развитии страны».*¹⁹³

Потребность 2:

Как основная СКГ, отвечающая за оформление грузов в порту, ТСРМ должна применять систематический процесс разработки и подписания MoV с основными торговыми и транспортными организациями в частном секторе с целью разработки и совершенствования концепции содействия торговле и соблюдения правил в соответствии с международными принципами сотрудничества, такими как, например, установленное для таможни правило № 31 в Руководстве МТП по таможенным вопросам, в котором рекомендуется, чтобы MoV *«совершенствовали и продвигали сотрудничество с торговым сообществом в таких сферах, как соблюдение правил торговли, безопасность, и эффективное противодействие таможенному мошенничеству, контрабанде наркотиков, нарушениям правил интеллектуальной собственности и угрозам для исчезающих видов».*

Другие важные аспекты сотрудничества должны включать в себя участие компаний частного сектора в регулятивном процессе таможни на постоянной и организационно оформленной основе. Из-за роста глобализации формальные консультации с торговыми кругами становятся все более важными на региональном и международном уровнях. Формальные консультативные отношения с торговыми кругами являются одним из требований Стандарта 1.3 Пересмотренной Киотской конвенции.

Анализ опроса EUBAM показал противоречивую картину и отсутствие осведомленности по вопросам, касающимся регулярности проведения консультативных встреч в порту с участием служб контроля на границе, оператора порта, администрации порта и представителей торговых кругов или создания рабочих групп для обсуждения вопросов, представляющих общий интерес. Однако, как описывается в Руководстве МТП по таможенным вопросам, в частности в положении 29,

¹⁹³ <http://tfig.unece.org/contents/formal-trade-consultation.htm>.

«наиболее практичным решением является создание формального консультативного комитета, который представлял бы всех основных торговых партнеров, включая экспортеров, импортёров, агентов, банки, перевозчиков и страховщиков. Учитывая тот факт, что таможня располагает специально подготовленным персоналом, в работе структур такого формального комитета должны принимать участие менеджеры по работе с клиентами, которые поддерживают регулярные контакты с законопослушными торговцами. Данный комитет должен также организовывать специальные внеплановые семинары, занятия и конференции по темам, представляющим особый интерес. Возглавлять такой консультативный комитет должна таможня, однако существует также возможность использовать сопредседателей — одного от таможни и одного от деловых кругов. По возможности, важная роль должна отводиться ведомствам, занимающимся развитием экспорта, администрации порта или торговым палатам, а в некоторых случаях они могут даже управлять работой таможенного консультативного комитета, как правило, при полной поддержке таможенной администрации».¹⁹⁴

Еще одной инициативой в области «передовой практики» можно также считать назначение независимого регионального омбудсмена как еще одной возможности контактировать с администрацией для решения вопросов, поступающих от торговых кругов, который бы специально отвечал за МСПД и специализировался на таможенных вопросах.¹⁹⁵ Кроме того, с целью защиты всей имеющейся информации о пассажирах, команде и грузах (как насыпных/навалых, так и перевозимых в контейнерах), как того требует Стандарт 12 Свода таможенных стандартов ЕС «Правоохранительная и следственная деятельность», Раздел 12.13, ТСРМ должна заключать соглашения с соответствующими судоходными компаниями и паромными линиями.

Передовой опыт ЕС: Финляндия, Литва и Хорватия.

Литва регулирует сотрудничество, как межведомственное, так и с частным сектором, при помощи развернутой сети двухсторонних и многосторонних МоВ. Она практикует хорошо развитое международное сотрудничество на двухсторонних и многосторонних уровнях.

Хорватия строит свое межведомственное сотрудничество на МоВ между министерствами внутренних дел, финансов, сельского хозяйства, здравоохранения и Государственной инспекцией. Кроме того, закон¹⁹⁶ предоставляет таможене право осуществлять полный контроль на границе в некоторых ПП.

Таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы

Межведомственный компонент

Недостаток 1: Разработка межведомственных соглашений

В статье 185/4 ТК описывается необходимое взаимодействие между таможенной и другими ведомствами, в том числе государственными органами, которые осуществляют контроль во время пересечения товарами таможенной границы Молдовы. Взаимодействие между службами контроля на границе, которое способствует улучшению сотрудничества и координации, признается полностью соответствующим «передовой практике», как того требует пересмотренный Свод таможенных стандартов ЕС.

Однако, межведомственные соглашения, которые определяют условия для успешной реализации правил, регулирующих взаимодействие между СКГ в порту, подписанные как на центральном, так и на местном уровнях, похоже, нуждаются в дальнейшей доработке с учетом пожеланий деловых кругов и пересекающих границу лиц, например, как уже упоминалось в разделе **Процедуры. Таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы. Межведомственный компонент. Недостаток 1: Реформа процедур «бортовой комиссии»** в соответствии с технологическими нормами МСПД.

¹⁹⁴ <http://tfig.unece.org/contents/formal-trade-consultation.htm>

¹⁹⁵ Заявление о принципах проводимой политики Руководства МТП по таможенным вопросам, Документ № 103–6/12 — (июнь 2012 г.).

¹⁹⁶ Закон о контроле на границе («Официальный вестник» № 173/03), статья 4 (3).

Потребность 1:

Существует необходимость разработать, доработать, ввести в действие и/или применять межведомственные соглашения (на уровне служб) между всеми СКГ в МСПД с тем, чтобы формализовать на центральном и местном уровнях процедуры, необходимые для эффективного обмена информацией, совместных инспекций, досмотров и забора образцов, а также для других операций и действий, где требуются сотрудничество, координация и взаимодействие между СКГ. Межведомственные соглашения должны также включать в себя положения по гармонизации методов работы и рабочего времени, по необходимости организации регулярных встреч для улучшения сотрудничества между различными правительственными органами, задействованными в международной торговле.

Кроме того, экономические операторы и судоходные линии, которые работают в порту, должны иметь в распоряжении утвержденный механизм для регулярных встреч с таможенной или другими службами контроля на границе/администрацией порта на центральном, региональном и/или местном уровнях с целью обсуждения внутренних проблем транспорта и логистики, связанных с оформлением товаров. Более того, необходимо создать рабочую группу или комитет в МСПД, в который входили бы постоянные операторы или пользователи порта и службы контроля на границе, где можно было бы поднимать и обсуждать общие вопросы.

Недостаток 2: Улучшение информирования общественности

В соответствии со статьей 202³ ТКРМ, ТСРМ обязана по закону предоставлять общественности информацию о таможенном законодательстве. Таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы — все они ввели в действие услуги бесплатного телефона/«горячих линий» как средство получения информации о противозаконных действиях и коррупции. Кроме того, все службы контроля на границе имеют и поддерживают Интернет-порталы, где размещается информация и новости об их организациях. Однако, несмотря на хороший прогресс, веб-страницы СКГ не всегда регулярно обновляются и иногда содержат информацию, которая была размещена давно и может быть потенциально устаревшей. Кроме того, не все веб-страницы доступны на английском языке или на языке какой-либо из соседних стран. СКГ стран-членов ЕС успешно приняли на вооружение широко известные стратегии по информированию общественности, которые предполагают предоставление широкой публике информации о своей деятельности и дополнительно предоставление подробных контактных данных для обращения с вопросами.

Потребность 2:

Все СКГ должны предпринимать меры по улучшению качества информации, предоставляемой общественности в печатных, телевизионных и радио СМИ и других информационных источниках. В своих ответах в ходе опроса EUBAM деловые круги высказали мнение о том, что они бы хотели видеть информацию, публикуемую во всех средствах массовой информации, а особенно на правительственных веб-страницах и Интернет-порталах, более доступной и понятной, своевременной и актуальной и менее перегруженной сложными к восприятию инструкциями, правилами и приказами. В связи с этим, СКГ должны позаботиться, чтобы качественное предоставление информации бизнесу и общественности оставалось приоритетом, и чтобы такая информация регулярно обновлялась.

Кроме того, всем СКГ рекомендуется инициировать и принимать участие в информационных кампаниях, которые бы были направлены на получение поддержки со стороны общественности и лучшее понимание о важности работы, проводимой СКГ с точки зрения вклада в общее благосостояние общества, как в плане обеспечения безопасности продуктов питания, сбора доходов в бюджет, защиты общества от пагубных эффектов контрабанды наркотиков и товаров, нарушающих права интеллектуальной собственности (ПИС), так и борьбы с терроризмом, выявления оружия, боеприпасов и оружия массового поражения (ОМП).

Всем службам контроля на границе необходимо также подумать об изучении, а, по возможности, и об использовании того вида кампаний, организованных в других странах, которые доказали свою положительную роль в предоставлении информации, повышении репутации в обществе и уровней прозрачности, например:

Проведение кампаний типа «Стоп...», например «Стоп торговле людьми, контрабанде наркотиков, подделкам, пиратству, преступности, связанной с правами интеллектуальной собственности», и других подобных кампаний, включая борьбу с коррупцией;

- Публикация всех таможенных правил и обеспечение их доступности для общественности с помощью самых современных и практичных средств, заботясь при этом о том, чтобы существующие и новые правила и законы были простыми по форме, содержанию и подаче;
- Проведение систематических консультаций с торговыми кругами с целью узнать их мнения о предлагаемых новых правилах и процедурах или изменениях существующих требований, своевременно информируя их о любых изменениях;
- Обеспечение своевременного распространения таможенных правил и информации для общественности, в том числе в переводе на английский и другие языки региона. Примеры, касающиеся вопросов международной границы, включают в себя: сообщения о запрещенных товарах, инструкции о порядке импорта и экспорта товаров, а также о порядке определения стоимости, тарифной классификации и происхождения¹⁹⁷ и т.п., простые по форме, содержанию и подаче;
- Дальнейшее развитие веб-страниц с функцией, позволяющей направлять свои вопросы компетентному органу в режиме онлайн.

Передовой опыт: Соединенное Королевство, БЮРМ¹⁹⁸ и США

Пограничное ведомство Соединенного Королевства имеет свою веб-страницу, на которой представлена полная информация об организации и функционировании ведомства. Кроме подачи подробной информации о полномочиях и процедурах, она предоставляет широкой общественности и торговым кругам возможность пользоваться интерактивным электронным порталом.¹⁹⁹

Таможенная администрация БЮРМ разработала удобную для пользователя веб-страницу, которая включает в себя следующие компоненты: последние задержания, подача вопросов и комментариев, бесплатная информация по телефону, процедуры, документация, нормы перевозки товаров пассажирами, обучение, меры по борьбе с коррупцией и т.п. Эта веб-страница доступна также на английском и албанском языках.²⁰⁰

В США практическую и необходимую информацию можно найти на сайте Отдела по связям с общественностью Таможенно-пограничной службы.²⁰¹ и²⁰²

Недостаток 3: Опросы удовлетворенности пользователей относительно порта и услуг по контролю на границе

Методика ориентации на предоставление услуг считается ЕС и многими другими странами современным подходом, который должны использовать таможня и другие государственные СКГ в плане реализации содействия торговле. Такая стратегия ставит СКГ и деловые круги в такое

197 http://customs.hmrc.gov.uk/channelsPortalWebApp/channelsPortalWebApp.portal?nfpb=true&_pageLabel=pageLibrary_ShowContent&id=HMCE_CL_000191&propertyType=document — примеры типов и разновидностей тем, охватываемых сообщениями для общественности Таможенной службы Соединенного Королевства.

198 Бывшая югославская республика Македония (БЮРМ)

199 <http://www.ukba.homeoffice.gov.uk/policyandlaw/guidance/>

200 <http://www.customs.gov.mk/en/DesktopDefault.aspx?tabindex=0&tabid=1>

201 Примеры такой информации: время ожидания на границе, справочники для путешественников (например, что можно ввозить в страну, какие документы считаются подходящими для пересечения границы, а какие не подходят), информация о том, как подать вопрос, предложение, жалобу или оставить информацию о подозрительных действиях/лицах (имеются многоканальные линии связи, в том числе и бесплатные телефоны с легко узнаваемыми номерами, например, 1-800-BE-ALERT, адреса электронной почты и т.п.), информация о Программе доверенного путешественника и ссылка для подачи заявления, а также информация для СМИ (пресс-релизы, речи, блоки новостей и многие другие мультимедийные продукты).

202 www.cbp.gov

положение, при котором сотрудничество, взаимодействие и обмен информацией не только приносит пользу и содействует торговле, но и помогает в то же время защищать общество и строить безопасные и защищенные границы. Изменения в процедурах из-за изменений в законодательстве и политике, которые вносятся таможенной и другими СКГ, непосредственно влияют на повседневную работу деловых и торговых кругов и стоимость.

Деловые круги в МСПД выразили свое неудовлетворение по поводу того, что Таможня их не всегда в достаточном объеме информирует, консультирует или предоставляет заблаговременно информацию о предлагаемых изменениях в законодательстве, политике или процедурах, и что у них не остается другого выбора, кроме как искать информацию на сайте таможенной службы или через таможенных брокеров, чтобы получить доступ к соответствующей информации по вопросам торговли, публикуемой таможенной службой.

В рамках профессионализма и партнерства, СКГ должны, по возможности, стараться регулярно встречаться и консультироваться с деловыми кругами в порту, желательно заблаговременно, чтобы ознакомить с предполагаемыми существенными поправками к законодательству. Чрезвычайно приятно сообщить, что, согласно результатам опроса, проведенного EUBAM, деловыми кругами были отмечены и выявлены положительные перемены в организационных подходах и поведении, как на самом низком уровне, так и на уровне высшего руководства.

В то же время, службы контроля на границе, администрация порта или оператор порта пока еще не проводили (насколько известно) опросов мнения клиентов с целью регулирования своей работы на основании конструктивных отзывов и мнений своих клиентов как непосредственных пользователей. СКГ рекомендуется найти возможность узнать такие мнения и отнестись к ним серьезно.

Потребность 3:

Администрация порта, оператор порта и СКГ должны активно учитывать мнения деловых кругов, их опасения и соображения, и еще больше сосредотачивать внимание на разработке и реализации мер по содействию торговле в МСПД. Необходимо проводить регулярные и систематические консультации с деловыми кругами в МСПД для получения их мнения в отношении предлагаемых новых правил и процедур или изменений к существующим требованиям, и своевременно уведомлять о любых изменениях в сферах соблюдения правил торговли, безопасности и эффективного противодействия таможенному мошенничеству, незаконной торговле наркотиками, нарушению прав интеллектуальной собственности и угрозам исчезающих видов флоры и фауны. Выпуск таможенной службой регулярного новостного бюллетеня, как эффективного средства связи, также приветствовался бы бизнесом. Кроме того, необходимо внедрить инструмент ежегодного опроса пользователей порта, который предоставлял бы возможность комментировать и анализировать процедуры и процессы, и который получил бы поддержку со стороны пользователей порта, как механизм, позволяющий содействовать и развивать более тесное сотрудничество и координацию между всеми заинтересованными сторонами в порту.

Недостаток 4: Межведомственный обмен информацией, включая связь между базами данных СКГ

Пересмотренное Руководство МТП по таможенным вопросам, которое получило полную поддержку со стороны пересмотренного свода таможенных стандартов ЕС (Стандарт 16), рекомендует таможенным администрациям во время внедрения и применения компьютерных приложений стремиться к тому, чтобы:

- использовать соответствующие признанные на международном уровне стандарты, адаптируя их, по возможности, к широко применяемым технологиям;
- применять информационные технологии, консультируясь со всеми заинтересованными и непосредственно задействованными сторонами;

- установить автоматизированные системы для оплаты пошлин, налогов и других сборов электронным способом;
- задействовать общенациональную автоматизированную систему, предоставляющую возможности создавать электронные картотеки, для торговых кругов — по данным деклараций, которые необходимо предоставлять при экспорте и импорте, а для банков и корпоративных поручителей — по гарантиям пошлин и налогов, и способам обеспечения обязательств;
- иметь возможность передавать и принимать данные внутри страны и на международном уровне с помощью соответствующих международных стандартов, особенно Модели данных ВТамО;
- сделать информацию о тарифах и связанные с ними данные доступными для торговых кругов во всем мире через автоматизированную систему;
- установить и использовать автоматизированную информационную систему о принудительных мерах по обеспечению исполнения с применением оценки рисков и других современных методов контроля;
- активно поддерживать использование общенационального единого окна, независимо от того, находится ли оно в компетенции таможенных органов.

Одной из причин, из-за которой деловые круги не могут, по их словам, воспользоваться всеми преимуществами Процедур неполной декларации (ПНД) и Процедур упрощенной декларации (ПУД), является тот факт, что используемая в настоящее время Таможенной службой Молдовы конфигурация системы «ASYCUDA World» не располагает необходимыми функциями обработки таких деклараций. Информация, полученная от ТСПМ, свидетельствует о том, что рассматривается возможность внедрения новой, усовершенствованной версии «ASYCUDA World», которая должна, кроме всего прочего, также обеспечивать полноценное функционирование ПНД и ПУД, однако потребуется еще время, чтобы эта версия заработала в полном объеме.

Не менее важной для будущего роста и коммерческого успеха МСПД является потребность в расширении систем ИКТ, которые соответствовали бы запросам пользователей порта, особенно тех, которые связаны с обработкой смешанных контейнерных перевозок.

Системы ИКТ, которые соединяют администрацию порта, операторов терминалов, транспортные компании, экспедиторов грузов, перевозчиков, судовых агентов с таможней и другими СКГ, а также другими членами портового сообщества в единое электронное/информационное пространство часто называют «Информационными системами портового сообщества» и они являются предусловием систем единого окна.

Одесский и Черноморский порты внедрили систему портового сообщества «Единое окно — местное решение»²⁰³, аналогичную той, которая применяется в других портовых средах, с целью обмена информацией и содействия торговле. Такие системы обычно работают в двух функциональных направлениях: услуги по перевозкам и перемещение грузов.

- Услуги по перевозкам — это система портового сообщества, которая обрабатывает операции прибытия и убытия судов, включая лоцманское сопровождение, выделение причала, заказ и тарификацию по прибытию/рейсовой книге, а также различные сертификаты и судовые документы, связанные с судном и командой.
- Перемещение грузов — это обработка сыпучих и смешанных грузов, а также контейнеров, вопросы, связанные с рабочей силой (стивидорами), хранением контейнеров, устройствами для физического досмотра СКГ, а в случае необходимости, с управлением пропускным режимом, заказом транспорта и дальнейшей перевозкой автомобильным/железнодорожным транспортом.

203 Приложение XII «ИСПС и единое окно».

Когда эти системы соединяются в «Информационную систему портового сообщества», для всех законопослушных предприятий, которые перемещают и оформляют товары в порту, создается возможность отслеживать свой груз от прибытия до отправления и наоборот. Благодаря ее основной роли, таможенную службу часто считают наиболее подходящим на границе органом для получения и координации потока информации через единую точку ввода, особенно принимая во внимание нормативные требования других СКГ.

Информационная система портового сообщества²⁰⁴

Большинство крупных портов имеют системы для обмена информацией между клиентами с одной стороны и национальной таможней и другими органами с другой. Информационные системы портового сообщества представляют собой одну из форм единых окон для торговли. Европейская ассоциация информационных систем портового сообщества (ЕАИСПС) определяет Информационную систему портового сообщества как «нейтральную и открытую электронную платформу, позволяющую осуществлять обмен оперативной и защищенной информацией между государственными и частными заинтересованными сторонами с целью повышения конкурентоспособности сообществ морских портов. Информационная система портового сообщества оптимизирует, организует и автоматически управляет логистически рентабельными процессами путем единого ввода данных, соединяя при этом транспортную и логистическую цепочки». Информационные системы портовых сообществ обеспечивают электронную связь в портах между частными транспортными операторами (судоходные компании, агентства, экспедиторы, стивидоры, терминалы, склады), частными операторами внутренних перевозок (перевозка от и до двери автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом), импортерами и экспортерами, властями порта, таможенными и другими органами.

Типичные функции Информационной системы портового сообщества:

- обмен информацией между транспортными операторами в порту и сообщениями внутри страны, пользователями порта, таможней, портовыми и другими органами;
- электронный обмен таможенными декларациями, ответами таможни и документами на выпуск груза между частными сторонами и таможней;
- электронная обработка всей информации, касающейся импорта и экспорта контейнерных, смешанных и сыпучих грузов для портового сообщества, информирование и контроль за состоянием, отслеживание и сопровождение грузов по всей логистической цепочке;
- обработка с соответствующими органами деклараций об опасных товарах.

Одной из самых полезных функций Информационной системы портового сообщества является способность автоматически извлекать из обмена информацией между частными операторами порта те данные, которые нужны таможне, как например, таможенный манифест (ведомость). Данная информация может затем пересылаться таможне без дополнительного ручного вмешательства. Большинство Информационных систем портовых сообществ имеют свои собственные внутренние стандарты, однако соединяются с другими Информационными системами портовых сообществ или торговых сообществ с помощью международных стандартов,

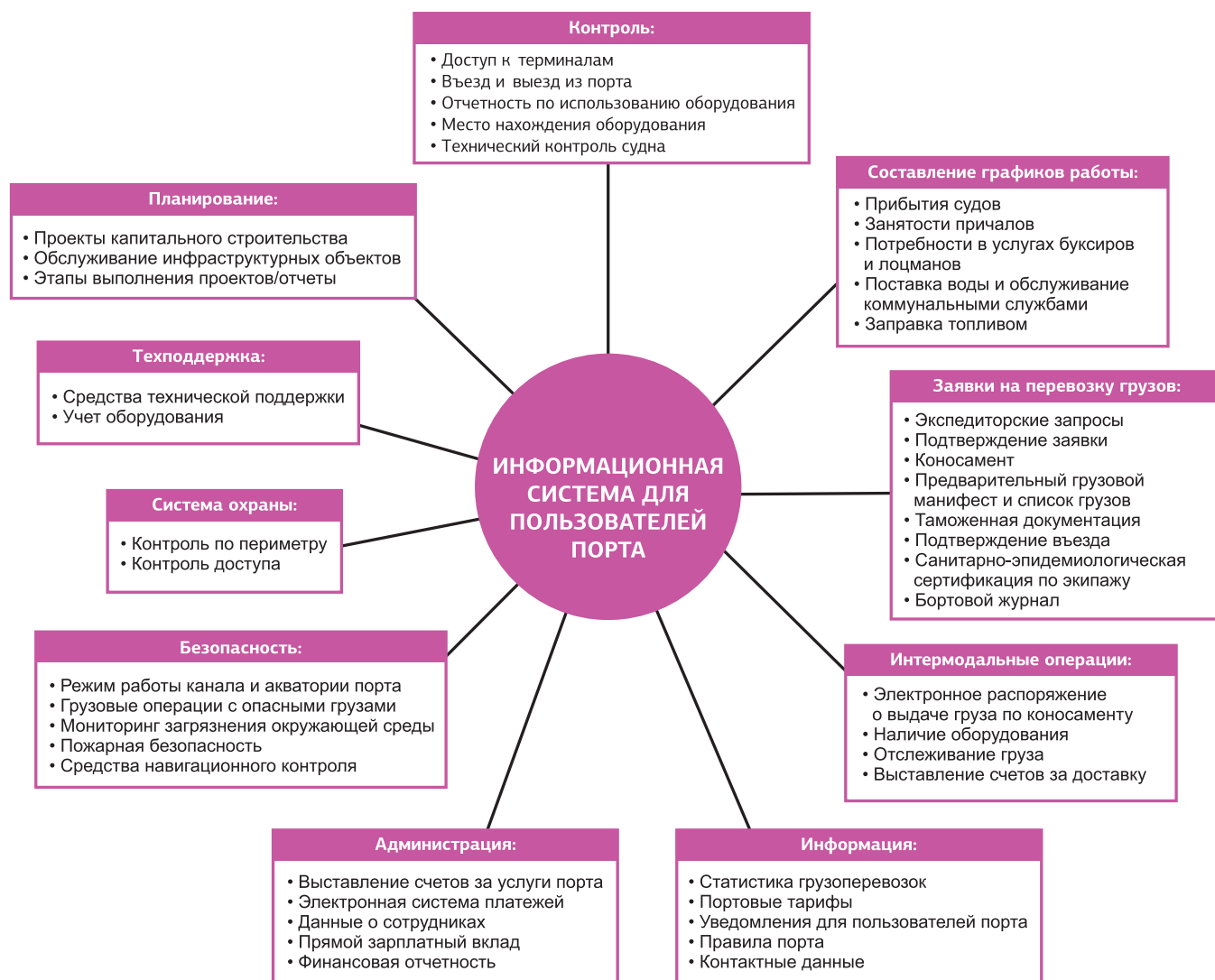
в частности стандартов, разработанных ЕЭК ООН/СЕФАКТ. Европейская ассоциация информационных систем портовых сообществ (ЕАИСПС) также опубликовала информационный документ «Белая книга ЕАИСПС», дата выпуска 15 июня 2011–2, в котором речь идет о национальных морских «единых окнах», которые необходимо создать в ЕС в соответствии с рекомендациями ММО о морских «единых окнах».

«Данная технология предоставляет пользователям порта данные в режиме реального времени о статусе груза, состоянии обработки документов, доступности портовых объектов, и дает возможность судам и терминалам быть частью инфраструктуры интегрированного офиса. ИТ сокращают время доставки грузов, обеспечивают более точную

204 <http://tfig.unece.org/contents/port-community-systems.htm>

передачу и запись информации, сокращают количество сотрудников, занятых обработкой портовой документации, позволяют получать предварительную информацию о перемещении судна, баржи, грузовика, вагона, контейнера и груза и улучшают планирование и координацию причалов, обслуживающего оборудования и складских возможностей. Порты, которые не могут или не хотят идти в ногу с информационными технологиями, окажутся в роли отстающих на конкурирующем рынке океанского транспорта».²⁰⁵

Рис. 6: Информационная система для пользователей порта — процессы и документы, обработка которых упрощается и управляется Информационной системой портового сообщества.



Источник: «Набор инструментов Всемирного банка для реформирования портового хозяйства», Модуль 2.

205 «Набор инструментов Всемирного банка для реформирования портового хозяйства», Модуль 2, стр. 28.

Таблица 7: Преимущества единого окна

Манифесты (ведомости) и относящиеся к ним поправки
Разрешения таможни о выпуске
Обеспеченные обязательствами документы об изъятии
Ведомости на выгруженный с судна груз и поправки к ним
Документация о местной перегрузке
Ведомость о выпуске товаров (коммерческий релиз) судоходной компании
Приемка начислений за аренду и хранение
Инструкции о доставке для транспортных операторов (автомобильных и железнодорожных)
Рекомендации относительно экспортных поставок
Опись груза на вывоз
Погрузочные ведомости
Отчеты о погрузке
Экспортные таможенные декларации
Требования относительно таможенного осмотра и пломбирования
Профилактические требования службы здравоохранения порта и требования других государственных служб
Отчеты об общем объеме использования навесов и складов с поправками к ним
Таможенные декларации для экспорта
Уведомления о планировании судов с поправками к ним
Уведомления об опасных грузах
Преимущества для оператора порта
Информация и предварительное планирование для физических операций
Единый выход на систему пользователей порта
Автоматическое выписывание манифестов (ведомостей) и таможенных справок
Безбумажный выпуск импортного груза
Безбумажное уведомление о статусе таможенного оформления
Безбумажное уведомление о перегрузке и его утверждение
Безбумажные описи грузов на экспорт
Улучшение возможностей для опоздавших
ОЭД-уведомление об опасных грузах
ОЭД-уведомление о статусе для клиентов
Местное помещение для отправки сообщений
Помещения для полного аудита

Источник: «Набор инструментов Всемирного банка для реформирования портового хозяйства», Модуль 2.

Более того, из-за законодательных и оперативных требований относительно взаимодействия между СКГ в порту возникает необходимость разработать стратегию предоставления конфиденциальной информации и обмена такой информацией, основанной на результатах анализа рисков и/или оперативных данных. Отсутствие взаимосвязи между системами ИКТ таможни и базами данных других СКГ признано ТСРМ и предпринимаются меры для решения этих проблем. Кроме того, еще одним приоритетным с точки зрения развития направлением для СКГ, в частности для ТСРМ, считается прямое подключение к внешним системам и базам данных, которые ведутся агентами судоходных компаний и контейнерными линиями с целью получения большего объема предварительной информации для более углубленного анализа рисков

Потребность 4:

Чтобы ввести в действие упрощенные таможенные процедуры и сделать их полностью доступными для всех субъектов экономической деятельности, существует срочная необходимость начать разработку и/или модернизацию технических решений ИКТ, используемых Таможенной службой Молдовы в настоящее время. Системы ИКТ должны включать в себя функции для официальной обработки процедур неполного декларирования (ПНД) и процедур упрощенного декларирования (ПУД)²⁰⁶, что будет еще больше способствовать расширению торговли и коммерческой деятельности в порту Джурджулешть. Еще одним вопросом, который требует обсуждения и разработки соответствующими сторонами в порту, является программное обеспечение, которое позволяло бы соединить системы ИКТ ТСРМ и операторов судоходных компаний («Danube Logistics», «MSC», «China Shipping» и т.п.) с целью предоставления информации о контейнерах, которые находятся в порту, в режиме онлайн,— несмотря на то, что по результатам опроса, проведенного Миссией EUBAM, было выявлено нежелание предоставлять прямой, хоть и ограниченный, доступ к коммерческим базам данных.

В положительную сторону для СКГ можно отметить тот факт, что после испытательного срока уже с июня 2016 года установлена ИКТ-связь между системой ТСРМ «ASYCUDA» и информационными системами ветеринарной и фитосанитарной служб (НАБПП) для оценки партий грузов в пределах первых 24 глав Гармонизированной системы тарифов, что улучшает методы анализа рисков в соответствии с передовой практикой ЕС, как того требуют Свод таможенных стандартов ЕС и Руководство ЕС по ИУГ.

Следуя примеру других портов в регионе, создание администрацией порта местной информационной сети или «Системы портового сообщества», специально разработанной для исключительного пользования СКГ и операторами порта, могло бы послужить основой для создания стандартизированной безопасной платформы связи между государственными органами, заинтересованными сторонами, потенциальными клиентами и местными коммерческими организациями, что позволило бы обмениваться информацией и повысило бы конкурентоспособность МСПД путем устранения возможностей возникновения заторов и задержек в работе с грузами. Обмен данными в электронном виде и в реальном времени через систему портового сообщества мог бы значительно повысить экономическую эффективность на всех этапах процесса, от декларирования до разгрузки или погрузки судна.

Передовой опыт: Соединенное королевство Великобритании и Северной Ирландии

Порт «Феликстоу» внедрил у себя самую современную систему информационных технологий для того, чтобы соединить электронным способом всех участников портового сообщества. Данная система, работающая под управлением «Maritime Cargo Processing», охватывает более 70% всех контейнеров, проходящих через британские порты, оказывая поддержку 630 корпоративным организациям с более 2500 пользователей в 18 географических точках в пределах Соединенного Королевства. В то время она обрабатывала 32,5 млн. сделок и 22,5 млн. сообщений для электронного обмена данными.

Ветеринарная и фитосанитарная службы

Международный компонент

Недостаток 1: Информационные технологии

В ЕС для контроля за импортом, экспортом и транзитом ветеринарных и фитосанитарных товаров и продуктов используются четыре системы баз данных для мониторинга и обмена информацией между странами-членами и согласованными третьими странами, а именно:

- База данных экспорта санитарных и фитосанитарных (СФС) продуктов²⁰⁷ — обеспечивает быстрый обмен информацией между странами-членами и скоординированную реакцию на санитарные и фитосанитарные угрозы во всем ЕС;

206 Стратегический план развития информационных технологий в Таможенной службе Республики Молдова на 2016–2020 годы.

207 См. www.madb.europa.eu/madb/indexPubli.htm

- Система быстрого оповещения о загрязненности продуктов питания и кормов (RASFF) — обеспечивает быстрый обмен информацией между странами-членами и скоординированную реакцию на угрозы безопасности продуктов питания и кормов во всем ЕС; эта система предназначена для выявления и информирования надлежащим образом населения о потенциальных рисках для здоровья, причиной которых могут быть продукты питания и корм для скота.
- Система торгового контроля и экспертизы (TRACES) — это интегрированная ветеринарная веб-система для облегчения отслеживания живых животных;
- Система оповещения о заболеваниях животных (ADNS) — обеспечивает быстрый обмен информацией между национальными ведомствами, которые отвечают за здоровье животных, и Комиссией по вспышкам инфекционных заболеваний животных, включая регистрацию и документирование таких заболеваний²⁰⁸.

На центральном уровне НАБПП находится в процессе установления связи с этими базами данных в соответствии со своими обязательствами в рамках Соглашения об Ассоциации и УВЗСТ. Расширение торговли между Молдовой и ЕС обладает потенциалом существенного увеличения объема перевозки через МСПД живых животных, продуктов питания животного происхождения, растений и материалов растительного происхождения, фруктов и овощей, что потребует дополнительных ветеринарных и фитосанитарных проверок и контроля.

В феврале 2016 г. Правительство Молдовы приняло законодательные изменения, которые устанавливают правовую базу для внедрения и разработки Системы быстрого оповещения для пищевых продуктов и кормов (RASFF) в Молдове. Будет создан центр связи, в котором будут работать представители сельского хозяйства, здравоохранения, Министерства внутренних дел, ТСРМ, Агентства по защите прав потребителей, а также НАБПП, которое будет осуществлять административное руководство центром и выступать в роли национального контактного лица для RASFF. При выявлении рисков, угрожающих общественному здоровью, животным или окружающей среде, НАБПП вправе приостанавливать ввоз, хранение и использование определенных продуктов питания или кормов на внутреннем рынке или обсуждать создание специальных условий для обращения с такими продуктами и их переработки. Участники сети RASFF должны немедленно передавать информацию в Комиссию ЕС, которая занимается выявлением продуктов, которые могут представлять риск или плохое качество, при этом данные направляются всем остальным участникам сети, чтобы соответствующие компетентные органы могли принять к сведению и выявить наличие или отсутствие таких продуктов на своих внутренних рынках.

Что касается работы НАБПП с системой TRACES, насколько известно на июнь 2016 года, была проведена подготовка инспекторов агентства по безопасности продуктов питания, однако компании, импортирующие и экспортирующие товары, которые подлежат ветеринарному и фитосанитарному контролю, еще не зарегистрированы в системе. Инспекторы НАБПП ждут дальнейших указаний. К ADNS на центральном уровне также имеется доступ, но его нет для инспекторов, работающих в порту. НАБПП не имеет связи с Базой данных экспорта СФС продуктов.

Потребность 1:

Так как Молдова является стороной, подписавшей СоА/УВЗСТ с ЕС, НАБПП необходимо получить полный доступ к базам данных ЕС и/или другим международным базам данных, связанным с родом своей деятельности, причем не только на центральном уровне, но и в стратегически важных пунктах для импорта и экспорта ветеринарных и фитосанитарных товаров и продуктов, таких как МСПД, особенно тех, которые в настоящее время не подключены, как, например, база данных экспорта санитарных и фитосанитарных товаров (СФС), или ожидают введения в действие, например, TRACES.

208 См. <http://www.epractice.eu> Электронное управление в Европейской Комиссии, декабрь 2010 г.

Полный доступ к четырем базам данных ЕС по ветеринарным и СФС товарам окажет исключительную помощь в оформлении товаров и грузов в рамках своих зон ответственности и компетенции при пересечении границы.

Особенно что касается фитосанитарной службы, то здесь EUBAM продолжает рекомендовать воспользоваться преимуществами национальной базы данных с полным доступом, в частности для инспекторов НАБПП в порту МСПД, чтобы:

- регистрировать импортеров товаров, подлежащих фитосанитарному контролю;
- сделать доступными для операторов образцы сертификатов и законодательные акты;
- создать систему/базу данных для организации деятельности по охране здоровья растений (регистрация, импорт, экспорт, реэкспорт, транзит, перемещение по территории Молдовы, отслеживание вредных организмов и т.п.);
- создать или использовать электронную систему оповещения о задержаниях, аналогичную базе данных «EUROPHYT»²⁰⁹.

Изученные уроки — это факторы, которые оказывают влияние или помогают достичь успеха в реформах таможни²¹⁰.

Важную роль в получении наибольшей пользы от реформ играет координация с другими ведомствами. Не было случаев, которые давали бы возможность зафиксировать документально факты эффективного распространения содействия торговли за пределы таможенной сферы, в то же время некоторые инициативы, касающиеся реформ, однозначно включают подобные задачи в среднесрочные и долгосрочные программы работы. Такая координация с другими ведомствами является важной еще и потому, что позволяет выявить корни затруднений с получением разрешений на импорт, связанных со здравоохранением, безопасностью и другими причинами — со всем, что может привести к существенным задержкам при оформлении торговых операций.

Сотрудничество между таможней и операторами частного сектора всегда оставалось важным фактором успеха программ реформирования. Переход в ориентации таможни от почти исключительно роли органа принуждения и собирателя сборов до органа, предоставляющего услуги и соединяющего в себе функции эффективного предоставления услуг и мобилизации поступлений в бюджет, требует сильной поддержки со стороны торговых кругов. Получению такой поддержки могла бы способствовать специальная программа по работе с частным сектором, которая предусматривала бы регулярные консультативные встречи на высоком уровне. Однако самым важным аргументом в диалоге с торговым сообществом будут оставаться полная прозрачность, показатель качества работы и статистика. Использование четких показателей качества работы с целью отслеживания прогресса реформы имеет важное значение не только для оценки достигнутого прогресса, но и для корректировки мероприятий реформирования в зависимости от изменения обстоятельств без ущерба для общей картины реформы. Во всех странах, из которых использовались для анализа конкретные случаи, время таможенного оформления сократилось.

209 «EUROPHYT» — это сеть и база данных в Интернете. Она соединяет органы защиты здоровья растений стран-членов ЕС и Швейцарии, Европейское управление по безопасности продуктов питания и Генеральное управление здравоохранения и безопасности продуктов питания Европейской Комиссии. Основные характеристики сети «EUROPHYT»: Уведомление о задержаниях: Органы защиты здоровья растений стран-членов ЕС и Швейцарии вводят данные о проведенных ими задержаниях партий товаров, которые не соответствуют требованиям, в «EUROPHYT» электронным способом через прямое веб-соединение. Система быстрого оповещения: «EUROPHYT» немедленно сообщает органам охраны здоровья растений стран-членов и Швейцарии о каждом случае задержания. В случае задержания импортных товаров из стран, не являющихся участниками ЕС, орган защиты здоровья растений страны-экспортера также немедленно получает уведомление через электронную почту. База данных и информационная система: Все сообщения хранятся в структурированной базе данных. Члены сети «EUROPHYT» имеют полный доступ к данным, что позволяет анализировать тенденции и вести статистику. Отчеты: Для различных пользователей готовятся стандартные еженедельные, ежемесячные и годовые отчеты. С отчетами для широкой общественности можно ознакомиться по ссылке. См. http://ec.europa.eu/food/plant/plant_health_biosecurity/europhyt/network/index_en.htm

210 Руководство Всемирного банка по модернизации таможни.

Таблица 8: Обзор недостатков в области коммуникации и обмена информацией

Внутриведомственный компонент	Служба контроля на границе	Недостаток
Коммуникация и обмен информацией	Таможенная служба	Недостаток 1: Реализация электронной таможни и полная автоматизация процессов
		Недостаток 2: Меморандумы о взаимопонимании (MoU) с частным сектором
Межведомственный компонент	Служба контроля на границе	Недостаток
Коммуникация и обмен информацией	Таможня, ветеринарная и фитосанитарная службы	Недостаток 1: Разработка межведомственных соглашений
		Недостаток 2: Улучшение информирования общественности
		Недостаток 3: Опросы удовлетворенности пользователей относительно порта и услуг по контролю на границе
		Недостаток 4: Межведомственный обмен информацией, включая связь между базами данных СКГ
Международный компонент	Служба контроля на границе	Недостаток
Коммуникация и обмен информацией	Ветеринарная и фитосанитарная службы	Недостаток 1: Информационные технологии

Инфраструктура и оборудование

Введение

В Европейском Союзе уровни сотрудничества и координации между таможенными и пограничными службами в ПП повышаются путем применения концепции совместного размещения и/или совместного использования инфраструктуры, помещений и оборудования, имеющих на границе, которая считается ключевым компонентом интегрированного управления границами и, в то же время, рекомендуется в качестве передового опыта. Примером такого опыта может быть комбинированное использование таможенной, ветеринарной и фитосанитарной службами выделенных им зон и инфраструктуры, а также специального оборудования для тщательного досмотра транспортных средств и грузов.

Более того, настоятельно рекомендуется также совместное пользование бытовыми удобствами или специальными ресурсами, включая служебные помещения, такие как кухни или комнаты общего пользования, принимая во внимание ограничения, которые могут применяться в отношении гигиены и риска инфицирования.

*«Кроме того, должны разрабатываться соглашения о совместном использовании оборудования/ресурсов с учетом вопросов собственности, первоочередности, обслуживания, учета/документации, функций и ограничения использования специального оборудования соответствующими специалистами. И наконец, не следует забывать о том, что совместное использование ресурсов и совместные закупки/тендеры могут оказаться более эффективными с точки зрения стоимости».*²¹¹

В соответствии с Пересмотренным Сводом таможенных стандартов ЕС, Стандартом 17: *«Таможенным администрациям следует создавать, обслуживать и размещать инфраструктуру и современное оборудование, которые поддерживали бы бизнес-стратегию таможенной администрации и улучшали бы служебную деятельность путем применения технологий».*

Таможенная служба

Внутриведомственный компонент

Недостаток 1: Национальная интерактивная база данных для отсканированных изображений транспортных средств

На данный момент инфраструктура МСПД не позволяет качественно и эффективно проводить углубленный досмотр контейнеров, что является фактором риска с точки зрения безопасности и обеспечения сборов. Возможность эффективного и результативного выполнения данной задачи СКГ — это важный фактор, который предопределяет будущее расширение порта. В настоящее время также не существует интегрированной на национальном уровне интерактивной справочной базы данных изображений, полученных с помощью мобильных рентген-установок таможенной службы.

Потребность 1:

Необходимо создать интегрированную справочную базу данных всех получаемых с помощью таможенных мобильных рентген-установок изображений, которая бы объединила все мобильные рентгеновские сканеры и могла бы передавать изображения в центральную базу данных главного управления таможни. При этом особое внимание должно уделяться требованиям присутствующих в порту групп, отвечающих за выборочный досмотр контейнеров. Для сотрудников, задействованных в сканировании в МСПД и других ПП, должен быть обеспечен доступ к такой базе данных. Создание онлайн-архива поможет сотрудникам производить обоснованный отбор исходя из оперативной информации и результатов анализа рисков, что позволит избежать ненужный тщательный физический досмотр.

211 Отчет проекта «ACROSSSEE»: План реализации по улучшению процедур и стандартизации, стр. 27.

Передовой опыт — Италия

Таможенная служба создала сеть «MATRIX»²¹², представляющую собой шкалу в рамках ИТ-сети на общенациональном уровне, которая принимает и хранит результаты сканирования рентгеновскими сканерами и сами изображения от 28 отдельных таможенных пунктов. Эта система позволяет операторам сканеров по всей Италии делиться информацией и онлайн проводить визуальное сравнение с совместимыми изображениями, полученными от других таможенных районов, кроме того помогает проводить анализ рисков и выбирать нужные объекты в потоке контейнеров. Аналогичные системы введены в действие и другими странами-членами ЕС, например, Польшей и Латвией.

Пограничная полиция, таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы

Межведомственный компонент

Недостаток 1: Наблюдение за ПП и прилегающей зоной / система охранного видеонаблюдения (СОВ)

Внедрение и обеспечение функционирования систем охранного видеонаблюдения (СОВ) поможет повысить уровень безопасности и предотвратить риски, связанные с незаконной миграцией, торговлей людьми, контрабандой, терроризмом и другими видами незаконной деятельности в МСПД или прилегающем ПП «Джурджулешть» для железнодорожного сообщения и близлежащих районах. Кроме того, изображения и видео, полученные с помощью систем СОВ, могут использоваться в качестве вспомогательных материалов в процессе анализа рисков, селективного отбора и выявления объектов к контролю.

Потребность 1:

Необходимо улучшить техническое оснащение СКГ в МСПД и близлежащих районах, включая прилегающий ПП «Джурджулешть» для железнодорожного сообщения, а также обеспечить освещение, необходимое для осуществления пограничных проверок, охраны границы и содействия анализу рисков, отбору грузов для досмотра и целенаправленному подходу. Как правило, все ПП должны быть снабжены защитным ограждением и оборудованы камерами и датчиками по всему периметру для обеспечения видеонаблюдения за территорией ПП.

Чтобы обеспечить права лиц на доступ и корректировку информации под наблюдением соответствующего контрольного органа, а также ограничения на использование и передачу данных третьим лицам/организациям, необходимо руководствоваться Директивой ЕС № 95/46/ЕС, статьи 63 и 64 «Защита личных и других данных» и аналогичным законом Молдовы. Необходимо предусмотреть возможность хранения видеоизображений, полученных с помощью систем видеонаблюдения в ПП, в соответствии с национальными законами о защите данных. После установления СОВ, необходимо вывесить знак, предупреждающий граждан о том, что за ними ведется видеонаблюдение. Рекомендуется использовать графические изображения и иностранные языки.

Кроме этого, существует высокий риск использования пустующих зданий вблизи порта или ж/д ПП для незаконной деятельности. Такие здания нужно или занять, или снести, чтобы не допустить их использования в качестве укрытия для незаконных мигрантов и/или для хранения контрабандных товаров.

Недостаток 2: Развитие ПП «Джурджулешть» для железнодорожного сообщения

И хотя примыкающий ПП «Джурджулешть» для железнодорожного сообщения не является объектом настоящего исследования, он будет играть важную роль в будущем росте и развитии МСПД, поэтому его также необходимо учитывать в планах развития и инфраструктурных проектах. В ПП для ж/д сообщения отсутствуют необходимые инфраструктура, оборудование и персонал для

²¹² MATRIX расшифровывается как «мониторинг/деятельность/выбор цели/риск/информация/рентген» (англ. Monitoring Activities Targeting Risk Intelligence X-ray)

осуществления контроля и эффективных проверок пассажиров и грузов, в результате чего создаются условия для перевозки незаконных мигрантов и всех типов контрабанды, включая незаконное перемещение наркотиков, торговлю людьми и другие виды незаконной торговли.

Потребность 2:

ПП «Джурджулешть» для железнодорожного сообщения нуждается в значительных инвестициях и перепланировке, чтобы привести его в соответствие со стандартами ЕС. ПП для железнодорожного сообщения с соседними странами являются наиболее уязвимыми местами на границах ЕС в том, что касается безопасности и трансграничной преступности. Данный ПП не является исключением. Поэтому рекомендуется рассмотреть следующие шаги и установить приоритеты в их реализации не только для ПП «Джурджулешть» для ж/д сообщения, но и для остальных железнодорожных ПП Молдовы.

- Необходимо полностью ввести в действие существующее законодательство, которым предусмотрено предоставление предварительной информации о пассажирах и грузах поездов.
- На борту пассажирских поездов должен проводиться совместный контроль пограничной полицией и таможенной службой;
- Необходимо переконструировать расположение путей в железнодорожном ПП таким образом, чтобы четко отделить пассажирские поезда от грузового движения/опасных материалов и, в то же время, обеспечить специальные пути для более тщательного досмотра/обыска;
- Для задержанных товаров или товаров, ожидающих оформления другими контрольными службами (ветеринарной или фитосанитарной), должны быть оборудованы специальные безопасные пути и складские помещения;
- Необходимо оборудовать подходящие места для досмотра пассажиров и установить соответствующее оборудование для выполнения обыска;
- Специальное оборудование должно быть доступно для пограничной полиции и таможенной службы (например, рентгеновские сканеры на железнодорожном ходу, наборы инструментов для выявления людей и контрабанды, детекторы сердцебиения, датчики CO₂, инфракрасные тепловые СОВ и ручные детекторы отпечатков);
- Пограничная полиция и таможенная служба должны иметь беспрепятственный доступ с служебным собакам (например для выявления наркотиков, взрывчатых веществ, денег), включая совместное использование собак в случае нехватки ресурсов;
- Во всех железнодорожных ПП должны быть оборудованы безопасные комнаты для допроса и принудительного содержания;
- Все сотрудники ведомств, работающих на границе в железнодорожных ПП, должны проходить подготовку под руководством специалиста по обыску всех видов железнодорожных вагонов и подвижного состава;
- Нужно улучшить телекоммуникации между пограничной полицией и таможенной службой;
- В этом и всех других железнодорожных ПП необходимо установить радиационные порталы-мониторы;
- Зоны контроля должны быть оборудованы ярким прожекторным освещением;
- Все железнодорожные ПП должны иметь соответствующее оборудование и инфраструктуру для защиты и для работы с опасными/токсическими материалами;
- В тех железнодорожных ПП, где нет возможности проводить контроль на борту поезда, необходимо построить соответствующие сооружения, такие как терминалы контроля пассажиров. Такие сооружения дадут пограничной полиции и таможенной службе возможность эффективно и рационально проводить контроль пассажиров и их багажа;
- В долгосрочной перспективе все новые сооружения железнодорожных ПП должны быть перемещены на физическую линию границы или же необходимо вести переговоры о контроле грузовых поездов по принципу «одна остановка» на какой-то одной согласованной станции, совместно укомплектованной специалистами, в одной из стран (либо в Молдове, либо в соседней стране).

Недостаток 3: Крытые участки для досмотра грузов и содержания скота

В МСПД отсутствуют условия, позволяющие в первую очередь ТСРМ, а также другим контролирующим границу службам проводить эффективный углубленный досмотр грузов на «твердом» покрытии в защищенном от погодных условий месте во избежание возможных повреждений товаров.

Фитосанитарные службы не имеют приспособлений для хранения скоропортящихся товаров, а ветеринарная служба не располагает участками для безопасного содержания (загонами²¹³) или гуманного обращения с животными, у которых необходимо взять анализы, которых нужно осмотреть и провести карантинные мероприятия, не имеет также надежных и безопасных рамп/подвесных мостиков для погрузки живых животных на 2–3-ярусные грузовики.

Потребность 3:

Так как расширение и долгосрочное развитие МСПД является основной целью оператора порта, компании «Danube Logistics» необходимо обеспечить планирование и строительство чистых и сухих складов, в которых будет обеспечиваться возможность осуществления таможней и другими СКГ выгрузки, в т.ч. и из контейнеров, и проведения углубленного физического досмотра и проверки всех типов грузов и транспортных средств в защищенном от погодных условий месте на территории порта.

Кроме того, необходимо принять меры для создания «площадок с твердым покрытием»²¹⁴ и достаточного количества вспомогательного/резервного оборудования (например, мобильные портовые краны, порталные автопогрузчики, контейнерные погрузчики, погрузчики с вилочным захватом, платформенные весы и т.п.), что позволило бы СКГ эффективно проводить физические досмотры и проверки. Кроме того, для оформления товаров и продуктов, подлежащих ветеринарному и фитосанитарному контролю, портовый оператор должен предоставлять склады с регулируемой температурой, а также надлежащие места безопасного содержания, карантина животных и гуманного обращения с ними, пока они находятся транзитом в порту.

Обеспечение безопасных рамп/портальных загрузочных устройств для группирования живых животных в двух-трехуровневых платформах, а также достаточного свободного места и необходимых условий для парковки коммерческого транспорта, — всё это должно входить в общий пакет мер по улучшению инфраструктуры и оснащения, которые необходимо в срочном порядке рассмотреть, чтобы привести портовые операции, связанные с живыми животными, в соответствие со стандартами ЕС и общим Постановлением Правительства Молдовы № 797 касательно благополучия животных.

Межведомственные соглашения о сотрудничестве, которые предусматривают совместное использование инфраструктуры и всех типов оборудования, в МСПД, должны стать обычной практикой.

Передовой опыт: Словения

Служба ветеринарной инспекции работает на шести Пограничных инспекторских постах (ПИП), построенных и оборудованных в соответствии с требованиями ЕС. ПИП Словении имеют приспособления и оборудование для того, чтобы размещать, кормить, поить, обрабатывать и забивать животных, допущенные карантинные участки для импортируемых птиц, которые не являются домашними птицами, и допущенные карантинные участки для живых животных водной среды обитания.

213 Загон — это место где животные могут отдыхать во время транзита на рынок или бойню, или как в этом случае перед погрузкой на судно, с полками и приспособлениями для кормления животных.

214 «Площадки с твердой поверхностью» — это грунтовая площадка с твердым покрытием (обычно асфальт или бетон), предназначенная для парковки транспортных средств. <http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/hardstanding>

Ветеринарная и фитосанитарная службы

Внутриведомственный компонент

Недостаток 1: Объекты ветеринарного и фитосанитарного контроля в МСПД

В целом, если говорить о ветеринарных и фитосанитарных проверках и контроле, отсутствие необходимой и достаточной инфраструктуры может привести к задержкам в выпуске товаров, в отношении которых требуется проведение лабораторных анализов. В то время, как ветеринарные и фитосанитарные службы в прилегающем ПП работают круглосуточно без выходных, кроме уже упомянутых объектов, порт на данный момент испытывает недостаток в условиях для проведения лабораторных тестов и анализов.²¹⁵

НАБПП не имеет специального помещения для лабораторных анализов в МСПД и выполняет свои функции, в основном, через контроль документов и частичную проверку (проверка бирок на коробах первого ряда). Местные представители НАБПП проводят более тщательную экспертизу в подразделении окончательного оформления. В рамках проекта, финансируемого Всемирным банком, было завершено строительство двухэтажного здания с помещениями для лабораторных анализов и хранения.

Рис. 7: ПРООН выделила средства на оборудование лаборатории и склада в ПП «Джурджулешть-Галац», расположенном рядом с МСПД.



Потребность 1:

Помещение и оборудование лаборатории и склада НАБПП в соседнем ПП «Джурджулешть» для автомобильного сообщения абсолютно необходимы, однако, несмотря на их близость к партиям грузов, находящимся в порту, при проведения ветеринарных и фитосанитарных анализов, нужно будет выезжать за пределы МСПД для взятия проб и тестирования. Неясно, будет ли достаточно одной лаборатории для обслуживания потока двух отдельных, расположенных на удалении друг от друга объектов. Поэтому НАБПП следует рассмотреть на будущее возможность выделения достаточных ресурсов, инфраструктуры и оборудования для создания отдельной самостоятельной лаборатории, расположенной в порту, учитывая значимость МСПД для Молдовы и внутренних регионов как международных ворот и международного коридора импорта и экспорта груза.

Передовой опыт: Словения

В Словении подразделения фитосанитарной инспекции во всех ПП располагают закрытыми санитарными помещениями достаточного размера, которые оборудованы согласно требованиям законодательства ЕС.²¹⁶ Имеются платформы для визуальной проверки, а также приспособления и оборудование для разгрузки, хранения, карантинной обработки и уничтожения грузов растительного происхождения, не соответствующих требованиям. В помещениях для досмотра имеются телефоны, компьютерная сеть и стандартное офисное оборудование (копировальные аппараты, принтеры и т.п.)

²¹⁵ ПРООН построит и введет в действие новые объекты.

²¹⁶ Оборудование включает в себя микроскопы, стереомикроскопы, лабораторные столы, сита, пломбирующие плоскогубцы и зонды для забора проб.

Недостаток 2: Защитная одежда и другое оборудование

Необходимо использовать защитную одежду (например, лабораторные халаты, резиновые фартуки, сверхпрочные резиновые перчатки и специализированную обувь), чтобы не допустить загрязнения образцов и защитить инспекторов от ветеринарных и фитосанитарных рисков. При надлежащем использовании защитной одежды повышается скорость проведения проверок, исследований и отбора проб. У сотрудников ветеринарной и фитосанитарной служб в МСПД наблюдается нехватка такой одежды и оборудования.

Потребность 2:

Инспекторы, работающие в порту, должны быть обеспечены подходящей и предоставляющей должным образом защиту одеждой, которая отвечала бы международным стандартам безопасности для выполнения ветеринарных и фитосанитарных операций. В настоящее время, как можно полагать, единственным оборудованием, предоставляемым Службой, является форма одежды.

Нужны и другие предметы базового оборудования в соответствии со стандартами ЕС, например, фонарики, инфракрасные термометры, устройства для считывания штрих-кодов, предметы защитной одежды, в том числе перчатки, сапоги, маски, очки и т.п., которые в настоящее время, похоже, приобретаются инспекторами за свой счет. Предусматривается, что когда лаборатория в соседнем автомобильном ПП начнет функционировать, ситуация изменится и Служба предоставит все необходимое оборудование.

Исходя из стратегического значения МСПД и с целью обеспечения инспекторов НАБПП возможностью эффективно исполнять свои обязанности в интересах общества, Агентство должно предпринять незамедлительные меры по закупке и распределению среди своего персонала, работающего в порту, соответствующей, необходимой и подходящей защитной одежды и оборудования, необходимых для проведения досмотров, забора проб и проведения анализов грузов, включая подготовку и рассылку соответствующих протоколов для санитарной обработки оборудования.

Таблица 9: Обзор недостатков, связанных с инфраструктурой и оборудованием

Внутриведомственный компонент	Служба контроля на границе	Недостаток
Инфраструктура и оборудование	Таможенная служба	Недостаток 1: Национальная интерактивная база данных для отсканированных изображений транспортных средств
Межведомственный компонент	Служба контроля на границе	Недостаток
Инфраструктура и оборудование	Пограничная полиция, таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы	Недостаток 1: Наблюдение за ПП и прилегающей зоной / система охранного видеонаблюдения (СОВ)
		Недостаток 2: Развитие ПП «Джурджулешть» для железнодорожного сообщения
		Недостаток 3: Крытые участки для досмотра грузов и содержания скота
	Ветеринарная и фитосанитарная службы	Недостаток 1: Объекты ветеринарного и фитосанитарного контроля в МСПД
		Недостаток 2: Защитная одежда и другое оборудование

Выводы

Порт Джурджулешть является единственными морскими воротами для торговли Молдовы с миром. Объем грузооборота через порт постоянно увеличивается. Службы контроля на границе выступают в роли «хранителей границ Молдовы», отвечающих за сбор пошлин и налогов, предотвращение нелегальной миграции, торговли людьми, контрабанды доходных товаров, наркотиков, боеприпасов, оружия массового поражения (ОМП) и других незаконных и/или запрещенных товаров. Кроме того, в их обязанности входит защита здоровья общества, растений и животных, окружающей среды и культурного наследия, а также помощь на передовой линии в борьбе с организованной и трансграничной преступностью, и защита страны от международного терроризма, что становится все более актуальным.

Главной задачей всех служб является эффективно управлять безопасностью границы и, в то же время, содействовать законной торговле и транспорту, а также косвенно стимулировать и поощрять рост коммерческой деятельности и занятости,— это основная забота всех, кто связан с деятельностью в МСПД. Реализация этих задач требует современного, гибкого подхода и способности контролирующих ведомств быстро адаптироваться и перестраиваться в зависимости от перемен в экономической ситуации и новых или возникающих рисков. Аналогичным образом оператору порта необходимо обеспечить, чтобы при предоставлении соответствующего оборудования и инфраструктуры, СКГ были в состоянии эффективно и рационально выполнять свои функции за как можно более короткое время.

Чтобы выполнять требования по УВЗСТ, СКГ Молдовы обязаны пересматривать, развивать и упрощать свои процедуры и процессы оформления в рамках своих собственных систем управления границей, принимая во внимание лучший европейский и международный опыт для сравнения. В рамках Компонента 2 данного исследования определены 30 отдельных недостатков и потребностей по шести (6) стратегическим направлениям, которые, в случае их устранения и реализации, могли бы оказать существенное влияние на процедуры оформления СКГ в МСПД.

Таможенная и другие службы контроля на границе, работающие в МСПД, должны продолжать свои реформы. Таким образом, они помогут еще больше снизить расходы предприятий, содействовать торговле и улучшить общий инвестиционный климат порта. Выражаясь более общими понятиями, это все может принести только пользу экономике Республики Молдова. Положительные перемены позволят также улучшить имидж СКГ, сделав его более дружественным для бизнеса и ориентированным на предоставление услуг клиентам, повышая прозрачность деятельности в МСПД и существенно сокращая возможности для коррупции.

Приложение I: Закон о Международном свободном порте «Джурджулешть»



ПАРЛАМЕНТ РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА

ЗАКОН о Международном свободном порте «Джурджулешть»

N8-XV от 17.02.2005
(в силу 04.03.2005)

Мониторул Официал ал Р. Молдова N36–38 ст. 116 от 04.03.2005

* * *

СОДЕРЖАНИЕ

- Статья 1.** Общие положения
- Статья 2.** Применяемое законодательство
- Статья 3.** Генеральный инвестор и иные резиденты
- Статья 4.** Освобождение от уплаты сборов и пошлин за эксплуатацию и использование порта и портовых объектов
- Статья 5.** Управление Международным портом
- Статья 6.** Представитель Правительства
- Статья 7.** Таможенный режим
- Статья 8.** Налоговый режим
- Статья 9.** Иные режимы
- Статья 10.** Трудовые отношения и социальная защита
- Статья 11.** Разрешение споров
- Статья 12.** Гарантии государства
- Статья 13.** Прекращение деятельности Международного порта
- Статья 14.** Заключительные положения

В целях обеспечения выполнения положений Инвестиционного соглашения «О Международном свободном порте «Джурджулешть». Парламент принимает настоящий органический закон.

- Статья 1.** Общие положения
 - (1) Международный свободный порт «Джурджулешть» (далее — Международный порт) создается для ускорения экономического развития южной зоны Республики Молдова, обеспечения энергетической и транспортной безопасности государства, а также для развития международной торговли.
 - (2) Международный порт является экономически обособленной частью таможенной территории Республики Молдова, на которой действует законодательство Республики Молдова с учетом исключений и положений, установленных настоящим законом.

-
- (3) Международный порт создается на срок 25 лет.
 - (4) Земля, находящаяся в пределах территории Международного порта, является государственной собственностью. Границы и конфигурация территории Международного порта определяются кадастровыми планами в соответствии с кадастровым законодательством.
 - (5) Площадь территории Международного порта не превышает 120 гектаров и включает:
 - a) территорию нефтяного терминала и нефтеперерабатывающего завода;
 - b) территорию грузового терминала;
 - c) территорию пассажирского терминала;
 - d) территорию развития Международного порта.
 - (6) Территория Международного порта является территорией приоритетного развития Республики Молдова. В целях комплексного развития данной территории Правительство сдает в аренду Генеральному инвестору территорию Международного порта на условиях, указанных в Инвестиционном соглашении «О Международном свободном порте «Джурджулешть» (далее — Инвестиционное соглашение) и арендном договоре.
 - (7) Генеральный инвестор осуществляет предусмотренные законом выплаты за перевод земель Международного порта из категории земель сельскохозяйственного назначения в категорию земель промышленного назначения ежегодно равными долями в течение 10 лет, начиная с шестого года срока действия Инвестиционного соглашения.
 - (8) Государство несет ответственность за охрану границ Международного порта, а Генеральный инвестор — за обеспечение безопасности в пределах его территории.
 - (9) Доступ на территорию Международного порта регулируется положением, утвержденным Правительством.
 - (10) Международный порт является демилитаризованной зоной. На его территории запрещаются производство, провоз и хранение оружия, а также дислокация воинских частей.
 - (11) Генеральный инвестор несет ответственность за создание и обслуживание инфраструктуры в пределах территории Международного порта.
 - (12) В отношении деятельности Генерального инвестора на территории Международного порта не применяются меры, предусмотренные законодательством о конкуренции и законодательством, регламентирующим деятельность естественных монополий, за исключением его действий, наносящих ущерб конкуренции на товарных рынках Республики Молдова.
 - (13) Государство не несет ответственности по обязательствам резидентов Международного порта, а резиденты Международного порта не несут ответственности по обязательствам государства.

Статья 2. Применяемое законодательство

- (1) На территории Международного порта действуют:
 - a) международные договоры, одной из сторон которых является Республика Молдова;
 - b) настоящий закон, а также иные законодательные акты Республики Молдова с учетом исключений и положений, установленных настоящим законом;
 - c) нормативные акты Правительства и публичных органов и учреждений;
 - d) нормативные акты Представителя Правительства, принятые в пределах его компетенции и не противоречащие настоящему закону;
 - e) правила и положения, утвержденные Генеральным инвестором.
- (2) Проекты нормативных актов, разработанные органами публичного управления, а также Представителем Правительства, касающиеся осуществления деятельности в Международном порту, подлежат согласованию с Министерством экономики.
- (3) Инвестиции, осуществляемые в пределах Международного порта, находятся под правовой защитой государства. Режим инвестиционной и предпринимательской деятельности, установленный в Международном порту, не может быть менее благоприятным, чем режим, установленный для хозяйствующих субъектов, осуществляющих деятельность на остальной части таможенной территории Республики Молдова.

Статья 3. Генеральный инвестор и иные резиденты

- (1) Резидентом Международного порта (далее — резидент) может быть любое физическое или юридическое лицо Республики Молдова либо иного государства, зарегистрированное в Республике Молдова в качестве субъекта предпринимательской деятельности, которое арендует имущество или участки земли на территории Международного порта и которое зарегистрировано Представителем Правительства в Международном порту.
- (2) В целях комплексного развития Международного порта Правительство определяет Генерального инвестора, являющегося стороной Инвестиционного соглашения и заключающего договор аренды всей территории Международного порта.
- (3) В целях осуществления своей деятельности Генеральный инвестор имеет право:

 - a) обустраивать, распоряжаться и эксплуатировать территорию Международного порта, включая нефтяной, грузовой и пассажирский терминалы, соответствующие вспомогательные объекты, а также создавать, иметь в собственности и эксплуатировать инфраструктуру в пределах Международного порта в соответствии с условиями Инвестиционного соглашения;
 - b) создавать, иметь в собственности и эксплуатировать все водные и иные сооружения и объекты, которые могут быть необходимы для эксплуатации объектов на территории Международного порта;
 - c) сдавать часть территории Международного порта в субаренду резидентам.
- (4) Резиденты имеют право осуществлять на территории Международного порта:

 - a) предоставление портовых и транспортных услуг;
 - b) промышленное производство, в том числе производство нефтепродуктов;
 - c) транспортно-транзитную деятельность, переработку, упаковку и доработку товаров;
 - d) оптовую торговлю;
 - e) предоставление платных услуг;
 - f) другие виды деятельности, не запрещенные законодательством Республики Молдова.
- (5) Осуществление на территории Международного порта предпринимательской деятельности без регистрации в качестве резидента не допускается.
- (6) Резиденты могут приглашать физических и юридических лиц, не являющихся резидентами, для оказания отдельных специализированных услуг только по согласованию с Представителем Правительства.
- (7) Решение об отмене регистрации резидента, приостановлении действия или аннулировании разрешения на осуществление деятельности в Международном порту принимается Представителем Правительства:

 - a) по просьбе резидента;
 - b) по причине прекращения договора аренды между резидентом и Генеральным инвестором;
 - c) по собственной инициативе, при условии информирования Правительства и получения предварительного согласия Министерства экономики, в случае грубого нарушения резидентом законодательства или Инвестиционного соглашения, предоставления им важной информации, не соответствующей действительности, или невыполнения существенных требований Представителя Правительства, выдвинутых строго в рамках полномочий последнего, и не устранении подобных нарушений в течение 180 дней с даты получения письменного уведомления Представителя Правительства о соответствующем случае.
- (8) Резиденты ведут отдельно бухгалтерский и статистический учет своей деятельности в пределах и за пределами территории Международного порта.
- (9) Государственные контролирующие органы проводят не более одной комплексной проверки деятельности резидента в течение года. Данное ограничение не распространяется на оперативные проверки, осуществляемые таможенными органами на территории Международного порта, и проверки, проводимые в рамках уголовного преследования по делам, возбужденным соответствующими государственными органами Республики Молдова либо органами прокуратуры, а также на расследования промышленных аварий. Все проверки и расследования проводятся в присутствии Представителя Правительства.

-
- (10) Национальный банк Молдовы осуществляет контроль за деятельностью резидентов в соответствии с Законом о Национальном банке Молдовы.

[Ст. 3 изменена Законом N109 от 04.06.2010, в силу 30.07.2010]

Статья 4. Освобождение от уплаты сборов и пошлин за эксплуатацию и использование порта и портовых объектов. На период действия настоящего закона Генеральный инвестор и его клиенты освобождаются от уплаты сборов и пошлин, предусмотренных законодательством Республики Молдова, за эксплуатацию и использование порта и портовых объектов, кроме корабельных сборов, которые рассчитываются и уплачиваются из расчета 0,0062 доллара США за один кубический метр объема судна.

Статья 5. Управление Международным портом

Управление Международным портом и координация деятельности по развитию его территории осуществляются Генеральным инвестором.

Статья 6. Представитель Правительства

- (1) В целях обеспечения успешного развития Международного порта и выполнения положений настоящего закона и Инвестиционного соглашения Правительство назначает своего представителя в Международном порту (далее — Представитель Правительства).
- (2) Представитель Правительства является государственным служащим, который формирует и руководит аппаратом Представителя Правительства.
- (3) К компетенции Представителя Правительства относятся:
 - a) обеспечение исполнения настоящего закона и Инвестиционного соглашения, в том числе оказание инвесторам содействия в осуществлении инвестиций;
 - b) регистрация субъектов предпринимательства в качестве резидентов, выдача сертификатов регистрации и разрешений на занятие предпринимательской деятельностью, предусмотренной настоящим законом;
 - c) отмена регистрации резидентов, приостановление действия либо аннулирование разрешений на занятие каким-либо видом предпринимательской деятельности, предусмотренной настоящим законом;
 - d) выдача различных справок и копий регистрационных документов и разрешений Генеральному инвестору и иным резидентам, а также направление уведомлений о регистрации или об отмене регистрации резидентов органам центрального и местного публичного управления;
 - e) оказание содействия резидентам в получении лицензий, сертификатов и иных документов, предусмотренных законодательством Республики Молдова, для осуществления деятельности в соответствии с настоящим законом;
 - f) осуществление в сотрудничестве с Генеральным инвестором контроля за обеспечением функционирования пропускной системы на территории Международного порта;
 - g) оказание помощи резидентам в защите их прав, предусмотренных настоящим законом и иными нормативными актами, а также содействие в соблюдении законодательства в области таможенного регулирования, охраны окружающей среды, социальной сферы, здравоохранения и иных нормативных актов Республики Молдова;
 - h) участие в рассмотрении жалоб, претензий, требований, а также в разрешении конфликтов, возникающих между резидентами и органами центрального и местного публичного управления в процессе деятельности на территории Международного порта;
 - i) ведение бухгалтерского учета своей деятельности;
 - j) ведение базы данных, относящейся к деятельности, осуществляемой в пределах Международного порта, а также сбор отчетов резидентов о их деятельности на территории Международного порта;
 - k) представление Правительству отчетов о деятельности Международного порта, об исполнении настоящего закона и Инвестиционного соглашения, а также информации о своей деятельности и мерах, принятых в пределах своей компетенции.

- (4)** Резиденты имеют право обжаловать в соответствии с процедурой, установленной законодательством Республики Молдова, действия и решения Представителя Правительства, а также органов публичного управления.
- (5)** Объем и характер информации, которая должна содержаться в отчетах резидентов, собираемых Представителем Правительства, определяются до регистрации резидента по согласованию с Министерством экономики.
- (6)** Представитель Правительства не имеет права вмешиваться в предпринимательскую деятельность Генерального инвестора или иного резидента.
- (7)** Представитель Правительства не имеет права заниматься предпринимательской деятельностью на территории Международного порта, прямо или косвенно владеть акциями либо долями в уставном капитале резидента.
- (8)** Оплата труда Представителя Правительства и работников его аппарата осуществляется в соответствии с законодательством Республики Молдова.

Статья 7. Таможенный режим

- (1)** Таможенный режим на территории Международного порта обеспечивается таможенными органами. Деятельность таможенной службы Международного порта по организационным вопросам согласовывается с Представителем Правительства и Генеральным инвестором.
- (2)** На территории Международного порта устанавливается режим обязательного таможенного декларирования ввозимых на данную территорию и вывозимых с нее товаров (услуг).
- (3)** На территории Международного порта не применяется режим квотирования и лицензирования импорта и экспорта товаров (услуг). Внешнеторговая деятельность резидентов, а также деятельность в пределах Международного порта не подпадает под действие ограничений по внешней торговле, включая запрет либо ограничение импорта или экспорта товаров (услуг), за исключением ограничений, принятых Республикой Молдова на основании соответствующих решений или резолюций Организации Объединенных Наций либо Всемирной торговой организации.
- (4)** Освобождаются от уплаты таможенных платежей, кроме сбора за осуществление таможенных процедур:
 - a)** товары, ввозимые на территорию Международного порта с остальной части таможенной территории Республики Молдова;
 - b)** товары, ввозимые на территорию Международного порта из-за пределов таможенной территории Республики Молдова, а также с территорий зон свободного предпринимательства Республики Молдова;

[Пкт.с) исключен Законом N267 от 23.12.2011, в силу 13.01.2012]

- d)** товары, в том числе происходящие из Международного порта, вывозимые за пределы таможенной территории Республики Молдова, а также на территорию зон свободного предпринимательства Республики Молдова.
- (5)** Считаются происходящими из Международного порта товары, полностью полученные либо подвергнутые достаточной переработке на его территории в соответствии с условиями, предусмотренными Законом о таможенном тарифе.

[Часть 6 ст. 7 исключена Законом N267 от 23.12.2011, в силу 13.01.2012]

- (7)** Запрещается ввоз на территорию Международного порта товаров и иных предметов, если торговля ими запрещена законодательством Республики Молдова или если товары либо иные предметы:
 - a)** представляют опасность для других товаров и предметов, находящихся на территории Международного порта;
 - b)** угрожают общественной морали и безопасности;

-
- с) не соответствуют предусмотренным законодательством экологическим и санитарно-гигиеническим нормам и правилам.
 - (8) Поставки товаров (услуг) на территорию Международного порта с остальной части таможенной территории Республики Молдова приравниваются к экспорту, а поставки товаров (услуг) с территории Международного порта на остальную часть таможенной территории Республики Молдова приравниваются к импорту и регулируются законодательством.
 - (9) Товары, находящиеся на территории Международного порта до момента пересечения его границ, находятся в режиме свободного обращения и передаются от резидента резиденту без оформления таможенной декларации.

[Ст. 7 изменена Законом N267 от 23.12.2011, в силу 13.01.2012]

[Ст. 7 изменена Законом N109 от 04.06.2010, в силу 30.07.2010]

Статья 8. Налоговый режим

- (1) Контроль за соблюдением налогового законодательства на территории Международного порта осуществляется органами Республики Молдова, наделенными функциями налогового администрирования.
- (2) Налог на доход, полученный резидентом от деятельности на территории Международного порта, взимается следующим образом:
 - а) в течение первых 10 лет, начиная с первого налогового периода, следующего за налоговым периодом, в котором был получен налогооблагаемый доход, — в размере 25 процентов от установленной ставки подоходного налога;
 - б) в дальнейшем и до истечения срока действия настоящего закона — в размере 50 процентов от установленной ставки подоходного налога.
- (3) Доход, полученный резидентом от реализации товаров (услуг), происходящих из Международного порта, на остальной части таможенной территории Республики Молдова, облагается налогом в соответствии с законодательством.
- (4) Товары (услуги), ввезенные на территорию Международного порта из-за пределов таможенной территории Республики Молдова, а также товары (услуги), вывезенные с территории Международного порта за пределы таможенной территории Республики Молдова, облагаются налогом на добавленную стоимость по нулевой ставке.
- (5) Поставки товаров (услуг) внутри Международного порта, а также поставки товаров (услуг), осуществляемые между резидентами Международного порта и резидентами зон свободного предпринимательства Республики Молдова, не облагаются налогом на добавленную стоимость и акцизами.

[Части (6),(7) ст. 8 утратили силу согласно Закону N71 от 12.04.2015, в силу 01.05.2015]

- (8) Приобретение Генеральным инвестором у акционерного общества «Терминал» активов недостроенного нефтяного терминала на территории Международного порта, а также аренда земли Генеральным инвестором у Правительства и последующая субаренда земли у Генерального инвестора иными сторонами Инвестиционного соглашения освобождаются от налога на добавленную стоимость.
- (9) Не облагаются акцизами подакцизные товары, ввозимые на территорию Международного порта из-за пределов таможенной территории Республики Молдова, из зон свободного предпринимательства Республики Молдова, а также товары, происходящие из Международного порта и вывозимые за пределы таможенной территории Республики Молдова.
- (10) Подакцизные товары, вывозимые с территории Международного порта на остальную часть таможенной территории Республики Молдова, подлежат обложению акцизами в соответствии с законодательством.

[Ст. 8 изменена Законом N324 от 23.12.2013, в силу 04.03.2005]

Статья 9. Иные режимы

- (1)** Платежи и переводы, в том числе производимые в рамках валютных операций, осуществляются резидентами Международного порта, а также в их пользу в соответствии с законодательством Республики Молдова.
- (2)** Денежные расчеты между резидентами по поставкам товаров и услуг в рамках Международного порта могут осуществляться как в национальной, так и в иностранной валюте.

[Часть (2) ст. 8 введена Законом N324 от 23.12.2013, в силу 01.01.2014]

[Часть (2) исключена Законом N33 от 06.03.2012, в силу 25.05.2012]

- (3)** На операции, осуществляемые между резидентами и хозяйствующими субъектами Республики Молдова, не распространяются требования законодательства о репатриации денежных средств, товаров и услуг.
- (4)** На экспортно-импортные операции, осуществляемые между резидентами и иностранными субъектами, распространяются требования законодательства о репатриации денежных средств, товаров и услуг.
- (5)** Оплата труда лиц, осуществляющих деятельность на территории Международного порта, производится в национальной валюте Республики Молдова.
- (6)** Резиденты имеют право:
 - a)** переводить за границу в соответствии с законодательством Республики Молдова денежные средства, полученные в результате инвестиций, в том числе доходы, денежные средства, полученные от ликвидации или продажи инвестиций;
 - b)** открывать в соответствии с процедурами, установленными законодательством Республики Молдова, банковские счета в национальной и иностранной валюте в любом коммерческом банке Республики Молдова и за рубежом. Открытие счетов за рубежом осуществляется с соблюдением требований законодательства Республики Молдова;
 - c)** осуществлять платежи и переводы в рамках капитальных валютных операций без каких-либо ограничений, кроме ограничений, существовавших на дату их регистрации в качестве резидента;
 - d)** осуществлять платежи и переводы в рамках текущих валютных операций, в том числе выплаты иностранным подрядчикам и выплату заработной платы иностранным работникам, без каких-либо действующих либо появляющихся в дальнейшем ограничений;
 - e)** покупать, продавать или конвертировать иностранную валюту в другую иностранную валюту и/или национальную валюту Республики Молдова по рыночному курсу, применяемому на день осуществления сделки, без взимания других сборов, кроме банковских комиссионных;
 - f)** не выполнять требования по обязательной продаже экспортной выручки в иностранной валюте в случае введения в Республике Молдова такой меры.
- (7)** С иностранных инвесторов и работников резидентов, а также с лиц, приглашенных Представителем Правительства, консульский сбор за оформление служебных виз (бизнес-виз) не взимается.
- (8)** Ходатайство Представителя Правительства является основанием для выдачи иностранному инвестору или работнику резидента вида на жительство и разрешения на трудоустройство.

[Ст. 9 изменена Законом N33 от 06.03.2012, в силу 25.05.2012]

Статья 10. Трудовые отношения и социальная защита

- (1)** Трудовые отношения и вопросы социальной защиты резидентов регулируются законодательством Республики Молдова.
- (2)** Работники резидента, иностранные граждане и лица без гражданства — не обязаны уплачивать взносы на обязательное государственное социальное страхование в бюджет государственного социального страхования и взносы обязательного медицинского страхования.

-
- (3) Резиденты не обязаны уплачивать взносы на обязательное государственное социальное страхование в бюджет государственного социального страхования и взносы обязательного медицинского страхования в отношении своих сотрудников — иностранных граждан и лиц без гражданства.

Статья 11. Разрешение споров

- (1) Споры между резидентами, между резидентами и другими юридическими лицами Республики Молдова, между резидентами и Представителем Правительства разрешаются судебными инстанциями Республики Молдова в соответствии с законодательством Республики Молдова.
- (2) Споры между резидентами и иностранными физическими или юридическими лицами, а также, в отступление от положения части (1), споры между резидентами — предпринятиями с иностранными инвестициями и другими юридическими лицами Республики Молдова могут быть разрешены посредством международного арбитража.

Статья 12. Гарантии государства

В случае принятия новых законодательных актов, в том числе актов, вносящих в настоящий закон изменения или дополнения, которые ухудшают условия деятельности резидентов, в том числе в части таможенного и налогового режимов, резиденты, зарегистрированные до вступления в силу нового законодательного акта, вправе до 17 февраля 2030 года руководствоваться положениями настоящего закона, действующими непосредственно до даты вступления в силу нового законодательного акта.

Статья 13. Прекращение деятельности Международного порта

- (1) Деятельность Международного порта прекращается:
- a)** по истечении срока действия настоящего закона; или
 - b)** досрочно, по письменному заявлению всех зарегистрированных резидентов.
- (2) После прекращения деятельности Международного порта бывшие резиденты могут продолжить предпринимательскую деятельность на общих основаниях, предусмотренных законодательством Республики Молдова.

Статья 14. Заключительные положения

- (1) Правительству в трехмесячный срок утвердить:
- Положение о пропускной системе на территории Международного свободного порта «Джурджулешть»;
 - Положение о регистрации резидентов Международного свободного порта «Джурджулешть»;
 - Положение о выдаче разрешений на деятельность в Международном свободном порту «Джурджулешть»;
 - Положение о Представителе Правительства в Международном свободном порту «Джурджулешть».
- (2) Таможенному департаменту в трехмесячный срок утвердить Положение о таможенной службе Международного свободного порта «Джурджулешть».
- (3) Правительству в срок до шести месяцев:
- привести свои нормативные акты в соответствие с настоящим законом;
 - представить Парламенту предложения по приведению законодательства в соответствие с настоящим законом;
 - принять нормативные акты, необходимые для исполнения настоящего закона.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПАРЛАМЕНТА Еуджениа ОСТАПЧУК

**Кишинев, 17 февраля 2005 г.
№ 8-XV.**

Приложение II: Матрица выявленных пробелов

Внутриведомственный уровень	Служба	Пробел
Законодательная и нормативно-правовая база	Таможенная служба	Пробел 1: Согласование законодательства с нормативно-правовой базой ЕС « <i>Acquis Communautaire</i> » (Свод правил ЕС) и международными стандартами (В) Пробел 2: Свободные экономические зоны (СЭЗ) (В)
	Таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы	Пробел 1: Чрезмерное количество нормативных актов в сфере регулирования пограничного менеджмента (В)
	Таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы	Пробел 1: Согласование законодательства с нормативно-правовой базой ЕС « <i>Acquis Communautaire</i> » (Свод правил ЕС) и международными стандартами (Н)
Организационные рамки	Таможенная служба	Пробел 1: Организационная и кадровая реформа (Н) Пробел 2: Сопроводительные документы, необходимые для таможенного оформления (М)
	Ветеринарная и фитосанитарная службы	Пробел 1: Системы ротации кадров (Н) Пробел 2: Более гибкий график работы (Н)
Процедуры	Таможенная служба	Пробел 1: Реализация концепции упрощенных процедур и уполномоченных экономических операторов (УЭО) (Н)
		Пробел 2: Отсрочка оплаты пошлины и гарантии (Н)
		Пробел 3: Анализ рисков в МСПД (Н)
		Пробел 4: Определение стоимости, классификация, происхождение и пост-таможенные контроль и аудит (Н)
	Ветеринарная и фитосанитарная службы	Пробел 5: Транзит и новая компьютеризованная транзитная система (НКТС) (М)
Пробел 1: Предварительная информация (Н) Пробел 2: Фитосанитарные процедуры (Н)		
Связь и обмен информацией	Таможенная служба	Пробел 1: Реализация электронной таможни и полная автоматизация процессов (М)
		Пробел 2: Меморандумы о взаимопонимании (MoU) с частным сектором (М)
Инфраструктура и оборудование	Таможенная служба	Пробел 2: Национальная интерактивная база данных для сканированных изображений транспортных средств (М)

Межведомственный уровень	Служба	Пробел
Законодательная и нормативно-правовая база	Пограничная, таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы	<p>Пробел 1: Реформы процедур «бортовой комиссии» (Н)</p> <p>Пробел 2: Мероприятия по определению времени процедур (L)</p>
Связь и обмен информацией	Таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы	<p>Пробел 1: Разработка межведомственных соглашений (Н)</p> <p>Пробел 2: Улучшение информирования общественности (М)</p> <p>Пробел 3: Опросы удовлетворенности пользователей относительно порта и услуг по контролю на границе (Н)</p> <p>Пробел 4: Межведомственный обмен информацией, включая связь между базами данных СКГ (М)</p>
	Ветеринарная и фитосанитарная службы	<p>Пробел 1: Информационные технологии (Н)</p>
Инфраструктура и оборудование	Пограничная, таможенная, ветеринарная и фитосанитарная службы	<p>Пробел 1: Наблюдение за ПП и прилегающей зоной / система охранного видеонаблюдения (СОВ) (Н)</p> <p>Пробел 2: Развитие ПП «Джурджулешть» для железнодорожного сообщения (М)</p> <p>Пробел 3: Крытые участки для досмотра грузов и содержания скота (Н)</p>
	Ветеринарная и фитосанитарная службы	<p>Пробел 1: Объекты ветеринарного и фитосанитарного контроля в МСПД (М)</p> <p>Пробел 2: Защитная одежда и другое оборудование (Н)</p>

Приложение III: Технологическая схема МСПД

Утверждено Начальником Кагульской таможни
Г-ном В. Стадлером 25.02.2013

Утверждено Начальником РУ «Юг»
Г-ном А. Раду 25.02.2013

Технические нормы

Международного свободного порта Джурджулешть

Глава I. Общие положения

Настоящие технические нормы разработаны в отношении проводимых видов контроля и предоставляемых услуг при пересечении государственной границы Республики Молдова лицами, морскими/речными судами и грузами в государственном пункте пропуска для морского сообщения «Джурджулешть» (далее в тексте — «Нормы») и предусматривают оптимизацию и регулирование процесса таможенного и пограничного контроля, а также контроля другими государственными службами на границе морских/речных грузовых/пассажирских судов при заходе в Республику Молдова / выходе из Республики Молдова через порт Джурджулешть (далее в тексте — «Порт») в ПП для морского сообщения «Джурджулешть» (Постановление Правительства № 1027 от 03.10.2005 г.), перевозимых грузов и пассажиров, которые пересекают таможенную (государственную) границу Республики Молдова через порт Джурджулешть. Нормы также предусматривают взаимодействие контролирующих органов и обслуживающих организаций в Порту. Нормы были разработаны на основании Закона «О государственной границе Республики Молдова» № 215-XIII от 04.11.2011 г., Постановления Правительства «О пограничной полиции» № 434 от 19.06.2012 г., Постановления Правительства № 808 от 09.08.2000 с изменениями и дополнениями, внесенными ПП № 1070 от 14.08.2002 г., ПП № 926 от 12.12.12 г., положений о государственной границе и договорах, стороной которых является Республика Молдова, Кодекса торгового мореплавания РМ, Таможенного кодекса РМ, нормативных документов о применении информационной системы «ASYCUDA World».

В этом отношении в Порту Капитаном Порта Джурджулешть по взаимному соглашению с таможенным органом таможенного поста для морского сообщения «Джурджулешть» (2526) и Пограничной полицией создаются зоны пограничного и таможенного контроля, где применяется особый режим, который должны соблюдать все физические и юридические лица, пересекающие государственную границу, а также перевозящие через государственную границу грузы и другие товары.

Настоящие Нормы регулируют порядок действий и взаимодействия всех служб, которые работают в ПП и предоставляют услуги:

1. Пограничная полиция;
2. Таможенная служба;
3. Капитан порта Джурджулешть;
4. Фитосанитарная служба (при необходимости);
5. Государственная ветеринарная служба (при необходимости);
6. Санитарно-эпидемиологическая служба;
7. Судовой агент.

Пограничный контроль морских/речных грузовых/пассажирских судов Республики Молдова и иностранных судов при заходе на территорию / выходе с территории РМ через порт Джурджулешть выполняется комиссией, в которую входят представители следующих служб:

1. Пограничная полиция;
2. Таможенная служба;
3. Капитан порта Джурджулешть;
4. Фитосанитарная служба (при необходимости);
5. Государственная ветеринарная служба (при необходимости);
6. Санитарно-эпидемиологическая служба;
7. Судовой агент.

При таможенном контроле морских/речных и пассажирских судов, при необходимости, в состав комиссии может приглашаться представитель туристической компании, которая организует поездку.

Комиссия собирается судовым агентом или другим представителем владельца, или же, в случае с товарами, получателем товаров, который обеспечивает перемещение членов комиссии на борт судна для исполнения ими своих непосредственных служебных обязанностей, а также их возвращение обратно в офис.

Место причала судов во время таможенного контроля, во время разгрузки и погрузки товаров, посадки и высадки пассажиров устанавливается Капитаном Порта или его представителем. Смена причала судна производится совместно при участии Пограничной полиции и Таможенной службы, за исключением случаев повреждения или форс-мажорных обстоятельств.

Сближение судна, которое находится под таможенным контролем, с другими судами или плавсредствами (навигационными сооружениями) без разрешения пограничной полиции и таможенного органа запрещено. Такое действие может квалифицироваться как нарушение режима границы и таможенных правил и повлечь за собой административное наказание.

Время захода судов в Порт / выхода из Порта сообщается Пограничной полиции и Таможенному органу Капитаном Порта или портовым агентом не позже 2 (двух) часов до захода судов в порт / выхода из порта.

Интересы Республики Молдова на государственной границе представляют Пограничная полиция, Таможенная служба и другие ведомства, обладающие функциями контроля на границе.

Выполнение и соблюдение соответствующих норм направлены на оптимизацию пограничного и таможенного контроля, обеспечение эффективной охраны государственной границы и экономической безопасности, содействие перемещению товаров и пассажиров, сокращение времени простоя судов и соблюдение режима в ПП.

Деятельность ПП осуществляется под контролем и ответственностью начальника отдела пограничного контроля Пограничной полиции и начальника таможенного поста. Они обеспечивают координацию всех контролирующих служб и в пределах своей компетенции принимают окончательные решения относительно разрешения или отказа в пересечении государственной (таможенной) границы лицами, морскими/речными судами, грузами и товарами, в том числе разрешают все конфликтные ситуации, возникающие в государственном пункте пропуска.

Положения настоящих правил являются обязательными для исполнения и соблюдения всеми службами, задействованными в данном пункте пропуска.

Характеристика ПП для морского сообщения «Джурджулешть»:

1.1. ПП для морского сообщения «Джурджулешть» расположен на юго-западе РМ, при этом:

- a)** тип — для морского (речного) сообщения;
- b)** категория — международный;
- c)** режим функционирования — круглосуточный;
- d)** помещения для контроля — совместные.

1.2. Территория и инфраструктура упомянутого ПП находятся на балансе Порта Джурджулешть, который управляет имуществом как юридическое лицо.

Глава II. Основные принципы

Технические нормы основываются на Законе № 215 от 4 ноября 2011 г. «О государственной границе Республики Молдова», Таможенном кодексе Молдовы № 1149-XIV от 20 июля 2000 г., Законе № 283 от 28 декабря 2011 г. «О пограничной полиции», Законе № 1150 от 20 июля 2000 «О таможенной службе» и других руководящих документах.

Настоящие Технические нормы определяют процедуры размещения контрольных органов и преследуют цели: оптимизировать условия проведения контроля при пересечении границы, обеспечивая при этом соблюдение режима ПП и взаимодействие между контрольными службами, содействовать пересечению границы лицами, морскими/речными судами, перемещению товаров, а также сокращению времени проверки.

В соответствии с действующим законодательством, мероприятия по организации контроля в ПП выполняются совместно начальником ПП и начальником таможенного поста, которые в пределах своих полномочий принимают решения относительно разрешения или отказа в пересечении государственной границы для лиц, морских/речных судов, грузов и других товаров.

Применяется следующая последовательность формальностей для разрешения лицам, морским/речным судам и товарам пересечь государственную границу:

- 1.** при заходе/въезде в Молдову:
 - a)** пограничный контроль (Пограничная полиция);
 - b)** таможенный контроль (Таможенная служба);
 - c)** санитарно-эпидемиологический контроль (в случае необходимости).
- 2.** при выходе/выезде из Республики Молдова:
 - d)** пограничный контроль (Пограничная полиция);
 - e)** таможенный контроль (Таможенная служба);
 - f)** санитарно-эпидемиологический контроль (в случае необходимости).

Любые контрольные действия со стороны ПП не должны отрицательно сказываться на эффективности пограничного и таможенного контроля.

В приложении к настоящим Нормам имеется план пункта пропуска, на котором схематически показаны:

- a)** изображение государственной границы;
- b)** расстояние от линии государственной границы до пункта пропуска;
- c)** границы (ограничения) территории пункта пропуска;
- d)** точки въезда в пункт/выезда из пункта пропуска;

-
- e) места для специального контроля;
 - h) административные здания.

Глава III. Общие понятия

Используемые в настоящих Технических нормах понятия обозначают следующее:

1. Контроль при пересечении границы — проверка, которая проводится в государственных пунктах пропуска с целью убедиться в том, что лица, в том числе их транспортные средства и личные вещи, имеют право въезжать на или покидать территорию Молдовы.
2. Таможенный контроль — действия, предпринимаемые Таможенной службой, в том числе операции по верификации товаров и транспортных средств, проверка ручной клади и лиц, пересекающих государственную границу, а также другие аналогичные действия по обеспечению соответствия таможенным правилам и другим требованиям, установленным действующим законодательством.
3. Государственная граница Республики Молдова — это естественная или условная линия, которая обозначает внешние пределы территории, на которую Республика Молдова обладает исключительным суверенитетом на суше, водных участках, под землей, в воздухе, которая проходит по прямой линии от одного пограничного знака до другого, или от одной точки координат до другой, если отсутствует маркировка государственной границы на местности. На реках и ручьях государственная граница устанавливается соглашениями, подписанными Молдовой с соседними странами, с соблюдением принципа международного права, согласно которому государственная граница проходит на середине основного судоходного канала, а на судоходных текучих водах — на середине водной поверхности.
4. Государственный пункт пропуска (ПП) — любое место, утвержденное и оборудованное Правительством РМ для пересечения границы.
5. Режим пункта пропуска — правила въезда, пребывания и выезда лиц и/или транспортных средств, а также правила осуществления хозяйственной и другой деятельности в пунктах пропуска.
6. Пересечение государственной границы — пересечение участков суши и речных участков, где оборудованы проходы для лиц и проезды для транспортных средств, которое осуществляется на международных маршрутах движения с помощью железнодорожного и автомобильного транспорта, или в других местах, оговоренных в соглашениях (договорах), подписанных Республикой Молдова с соседними странами, а также в национальном законодательстве.
7. Зона таможенного контроля — специально выделенная часть таможенной территории Республики Молдова, предназначенная для выполнения таможенного контроля в соответствии с таможенным законодательством Молдовы.

Глава IV. Режим государственного пункта пропуска и зоны таможенного контроля

Режим ПП состоит из всех установленных законом правил и мер, которые включают в себя следующие компоненты:

1. Правила для въезда, пребывания и выезда в/из ПП для лиц и морских/речных судов;
2. Правила осуществления пограничного и таможенного контроля, хозяйственной и другой деятельности.

Разрешение на въезд и выезд в/из ПП лиц, морских/речных судов, а также ввоз/вывоз грузов и других товаров предоставляется сотрудником Пограничной полиции после координирования с таможенным сотрудником.

Информация об услугах или любая другая публичная информация должна регистрироваться в ПП вручную или электронным способом. Публичная информация размещается на стендах.

В пределах ПП применяется режим зоны таможенного контроля в соответствии с главой V Таможенного кодекса. Периметр ПП совпадает с периметром зоны пограничного контроля.

Разрешение на пересечение государственной границы официальными делегациями, официальными лицами парламентов и правительств, владельцами дипломатических паспортов предоставляется в первоочередном порядке и в соответствии с законодательством.

Охрана периметра ПП обеспечивается Капитаном порта. Осуществляется визуальное наблюдение и контроль с помощью видеоаппаратуры.

Глава V. Работа взаимодействующих служб в ПП

В соответствии с законодательством Республики Молдова в ПП для морского сообщения «Джурджулешть» выполняются следующие виды контроля:

- a)** пограничный контроль;
- b)** таможенный контроль;
- c)** водный надзор;
- d)** ветеринарный контроль (в случае необходимости);
- e)** фитосанитарный контроль (в случае необходимости).

Все контрольные мероприятия, которые могут быть проведены в ПП сотрудниками Пограничной полиции, таможенными сотрудниками, Капитаном Порта и другими контролирующими службами. Нелегальная миграция и нарушение таможенных правил и режима ПП не должны оказывать отрицательное влияние на качество таможенного контроля, пограничного контроля и контроля за другими рисками в борьбе с контрабандой в пределах настоящих правил. На территории порта Джурджулешть создаются:

- зона таможенного контроля, которая представляет собой комнату для таможенного контроля личного багажа лиц, пересекающих государственную границу;
- зона пограничного контроля, которая представляет собой комнату для пограничного контроля лиц, пересекающих государственную границу.
- При проведении пограничного контроля могут применяться технические средства контроля, которые не представляют угрозы для здоровья и жизни людей, животных и растений и не наносят вреда грузам и морским/речным судам.
- На основании результатов совместного контроля сотрудники Пограничной полиции и Таможенной службы принимают решение о перемещении морских/речных судов, товаров и предметов на территории ПП.

Режим в ПП определяется Законом № 215 от 04.11.2011 г., ПП № 926 от 12.12.2012 г., положениями о государственной границе Республики Молдова, которые включает в себя правила въезда, выезда, временного пребывания и доступа на территорию ПП для лиц и транспортных средств (морских/речных судов), ввоза, хранения и вывоза грузов и других товаров,— правила, которые установлены с целью создания необходимых условий для выполнения пограничного контроля. Въезд лиц и заход транспортных средств (морских/речных судов) в ПП и ввоз товаров также осуществляются с разрешения сотрудников Пограничной полиции вместе с таможенными сотрудниками и Капитаном Порта. Не разрешается въезжать и заходить на территорию ПП лицам и морским/речным судам, которые не намерены пересечь государственную границу, за исключением сотрудников государственных органов, исполняющих свои служебные обязанности.

Доступ может предоставляться только начальниками подразделений Пограничной полиции и Таможенной службы в ПП с помощью специального пропуска. Парковка в ПП транспортных средств, принадлежащих службам и контрольным органам, а также их сотрудникам, должна осуществляться на специально отведенных местах для парковки. Доступ иностранных граждан на территорию ПП запрещен. Выезд лиц и выход морских/речных судов, а также вывоз товаров осуществляется в точках, четко указанных в разрешении Пограничной полиции, Таможенной службы и Капитана Порта. Лицам и судам, которые прошли полный контроль, не разрешается оставаться на территории ПП.

Лица, морские/речные суда и товары, которые въехали в ПП с намерением пересечь государственную границу, подлежат пограничному, таможенному и другим видам контроля в соответствии с действующим законодательством.

Представители и владельцы предприятий, владельцы морских/речных судов обязаны предоставлять доступ к этим ресурсам и местам погрузки (выгрузки) товаров или других предметов, если имеются достаточные основания полагать, что на таких средствах могут находиться лица, нарушающие правила пересечения государственной границы или грузы и товары, ввоз которых в страну или вывоз из страны запрещен или ограничен. Согласно действующему законодательству, лица обязаны предоставлять службам пограничного, таможенного и других видов контроля правдивую информацию о документах, удостоверяющих личность, морских/речных судах, товарах, предметах и других ценностях, а также о цели пересечения государственной границы.

Владельцы прав на товары и морские/речные суда и их представители имеют право присутствовать при пограничном и таможенном контроле.

Место и продолжительность швартовки в ПП морских/речных судов, посадки и высадки пассажиров, разгрузки (погрузки) грузов, багажа и других товаров определяются и контролируются Пограничной полицией и Таможенной службой. Морские/речные суда могут начинать маневры с целью выхода из ПП или менять свое место причала в ППП только с разрешения органов Пограничной полиции и Таможенной службы.

В случае несанкционированного пересечения государственной границы лицами и морскими/речными судами, выявленного в результате пограничного контроля или другими способами, решение о возвращении принимается начальниками отдела пограничного контроля и охраны границы Пограничной полиции и таможенного поста в пределах их компетенции, при этом все данные заносятся в специальный реестр. В случае отказа в пересечении границы лицам, которые прибыли в ПП, решение по данным вопросам принимается только после того, как будет проведен пограничный и таможенный контроль морских/речных судов и их товаров.

Анализ и оценка рисков при пересечении государственной границы лицами, морскими/речными судами и товарами выполняются начальниками смен Пограничной полиции и Таможенной службы на основании оперативной информации, проверки документов, удостоверяющих личность проверяемого лица, и сопроводительных документов на товары и морские/речные суда, на основании определенного поведения и психологического аспекта лица, конструктивных особенностей морских/речных судов, соответствия количественных и качественных показателей товаров, информации, приведенной в документах, предъявленных для пограничного контроля. В ПП Капитан Порта проверяет соблюдение и выполнение национального и международного законодательства в области грузовых и пассажирских морских/речных перевозок в соответствии с Кодексом торгового мореплавания Республики Молдова и другими нормативными документами, что включает в себя:

- контроль за соблюдением условий перевозки пассажиров и товаров юридическими лицами, являющимися участниками международного морского сообщения;

- контроль за соблюдением законности перемещения иностранных морских/речных судов на территории Республики Молдова;
- контроль и выдача разрешений и лицензий на транспортировку и транзит в случаях, предусмотренных действующим законодательством;
- контроль за физическими параметрами и техническим состоянием морских/речных судов, которые пересекают государственную границу, с целью обеспечения безопасности движения;
- регистрация морских/речных судов в специальных реестрах путем внесения информации в базу данных информационной системы.

Маневры морских/речных судов с разрешения Капитана Порты заранее согласовываются с начальниками таможенного поста и отделения пограничного контроля Пограничной полиции. Такая информация должна содержать следующие данные:

- тип (единица) морского/речного судна
- маршрут маневрирования
- временные рамки маневрирования
- особенности маневрирования
- количество людей, задействованных в операции.

Во время выполнения своих мероприятий в Порту персонал Капитании Порты должен иметь при себе служебные удостоверения, которые необходимо предъявлять сотрудникам Пограничной полиции и Таможенной службы в случае необходимости.

В ПП санитарно-ветеринарная служба проводит профилактическую дезинфекцию морских/речных судов, которые заходят в страну, проверяет сопроводительные документы на товары животного происхождения (санитарная справка на импорт/экспорт, сертификаты качества и ответственности продуктов, ветеринарный сертификат и сертификат о дезинфекции), а после выполнения санитарно-ветеринарного контроля товаров, упаковки, санитарных и транспортных условий морских/речных судов, перечня индивидуальных номеров животных, они переходят к термометрическому контролю. В случае соблюдения всех требований, ветеринарный инспектор на границе заносит всю информацию в специальные реестры путем введения ее в базу данных информационной системы, выдает международный сертификат в обмен на национальный ветеринарный сертификат и взимает плату в соответствии с действующими тарифами. Кроме того, инспектор осуществляет санитарно-эпидемиологическую проверку лиц, которые въезжают на территорию Республики Молдова, а в случае выявления симптомов инфекции изолирует таких лиц.

В ПП пост фитосанитарного контроля осуществляет фитосанитарную проверку импортных, экспортных и транзитных товаров растительного происхождения, проверяет сопроводительные документы, отбирает пробы для лабораторного анализа, выдает фитосанитарную справку и проводит фумигацию товаров в случае обнаружения подкарантинных вредителей.

Персонал контролирующих органов и учреждений, предоставляющих услуги в ПП, обязан:

- соблюдать положения настоящих Норм в ходе своей деятельности по контролю и предоставлению услуг;
- проводить проверку морских/речных судов в присутствии их владельцев;
- соблюдать правила техники безопасности и пожарной безопасности;
- содержать и аккуратно использовать вверенные ценности на рабочем месте;
- соблюдать правила кодекса поведения и инструкцию о форме одежды.

Глава VII. Контроль при прибытии/убытии в/из Республики Молдова

А.1. Грузовые суда при прибытии

До прибытия судна в порт, независимо от флага, капитан судна обязан отправить сообщения государственным органам через морскую радиостанцию, в которых заранее указываются: время прибытия, важные данные, касающиеся судна и его груза, а также информацию о любых изменениях в графике, которые могут повлиять на проведение контроля. Капитан должен также сообщить имя и адрес агента, который будет представлять интересы судна в Порту. До прибытия судна агент получает от Администрации Порта разрешение на прибытие в Порт и информацию о расположении причала/причалов.

Капитан или судовой агент делает две копии судовой роли и, в случае необходимости, списка пассажиров на борту и отправляет их сотрудникам Пограничной полиции и Таможенной службы до прибытия судна в Порт. Если из-за форс-мажорных обстоятельств такие списки нельзя выслать в адрес сотрудников Пограничной полиции и Таможенной службы, то копия отправляется в ближайший пункт пропуска или службу морского транспорта, которые пересылают ее в Пограничную полицию и Таможенную службу.

Копия судовой роли или списка пассажиров, подписанная сотрудником Пограничной полиции, вручается капитану, который предъявляет ее в Порту по требованию. Капитан или агент немедленно информируют Пограничную полицию, Таможенную службу о любых изменениях в команде или количестве пассажиров. Кроме того, капитан обязан немедленно информировать Пограничную полицию и Таможенную службу, по возможности до захода в порт, о наличии на борту нелегальных пассажиров. В то же время, такие «безбилетники» должны оставаться под надзором капитана судна.

При заходе морских/речных грузовых судов в Порт (зону контроля), судовой агент или другой представитель владельца, или получатель товаров получает от Капитана Порта разрешение на швартовку судна и заблаговременно (за 2 часа) информирует Таможенную службу, Пограничную полицию и государственные службы контроля, которые исполняют свои обязанности в Порту следующим образом:

А.1.1. Пограничная полиция:

- осуществляет пограничный контроль
- выполняет пограничный контроль пересечения границы на основании документов, дающих на это право, и необходимые действия по вводу данных в АИС «*Traversarea Frontierei*» («Пересечение границы»).

А.1.2. Таможенная служба:

- осуществляет таможенный контроль
- совместный контроль морских/речных грузовых судов с представителями Пограничной полиции
- информирует лиц о действующем таможенном законодательстве
- задает устно вопросы физическим лицам в интересах проведения таможенного контроля
- проверяет поставленные пломбы
- заполняет документ о прибытии судна и регистрирует его в реестре «*Заход/Отход судов*»
- выполняет таможенный контроль товаров (сканируя багаж или коробки с помощью рентгенологического оборудования и других имеющихся в распоряжении технических средств контроля), а также проводит личный досмотр как исключительную форму таможенного контроля
- начисляет и собирает таможенные пошлины (выписка квитанций и чеков на оплату) и другие платежи в соответствии с принципом «одной остановки»

- ведет регистрацию платежных чеков
- выполняет таможенные процедуры (декларирование и оформление) в отношении товаров в режиме импорт/транзит на основании общих правил, установленных Таможенным кодексом Республики Молдова, Нормами заполнения, обращения и использования таможенных деклараций, Приказом № 276-О от 25.10.2002 года, и другими действующими нормативными документами
- с помощью фитосанитарной и ветеринарной служб осуществляет проверку товаров на предмет их соответствия сопроводительным документам и выявления предметов, запрещенных для перемещения через границу;
- информирует сотрудников Пограничной полиции о завершении таможенного контроля и предоставляет разрешение на выезд за пределы территории ПП через информационную систему (отправка данных в режиме реального времени) или другие формы сотрудничества.

A.1.3. Проводится контроль и выдача ветеринарных, фитосанитарных и санитарно-эпидемиологических сертификатов соответствующими службами (в случае необходимости).

A.1.4. При необходимости, могут быть организованы расследования, заборы образцов, исследование образцов, лабораторные анализы.

V.1. Грузовые суда при убытии из страны

Капитан судна в соответствии с действующими в Порту правилами заблаговременно информирует Пограничную полицию и Таможенную службу об отходе судна и установленном для этого времени. Если капитан не может довести эту информацию до ведома Пограничной полиции и Таможенной службы, он информирует службу морского транспорта. Вторая копия заполненной и подписанной судовой роли и/или списка пассажиров возвращается Пограничной полиции и Таможенной службе или службе морского транспорта. Когда морское/речное судно готово к выходу из Порта, судовой агент или другой представитель владельца, или же отправитель товаров заблаговременно (за 2 часа) информирует Пограничную полицию, Таможенную службу и другие государственные службы контроля, которые осуществляют свои полномочия в следующем порядке:

V.1.1. Пограничная служба:

- осуществляет пограничный контроль
- выполняет пограничный контроль пересечения границы на основании документов, дающих на это право, и необходимые действия по вводу данных в АИС «*Traversarea Frontierei*» («Пересечение границы»).

V.1.2. Таможенная служба:

- осуществляет таможенный контроль
- проводит совместный контроль морских/речных грузовых судов с представителями Пограничной полиции
- информирует лиц о действующем таможенном законодательстве
- задает устно вопросы физическим лицам в интересах проведения таможенного контроля
- проверяет поставленные пломбы
- заполняет документ об убытии судна и регистрирует его в реестре «*Заход/Отход судов*»
- выполняет таможенный контроль товаров (сканируя багаж или коробки с помощью рентгенологического оборудования и других имеющихся в распоряжении технических средств контроля), а также проводит личный досмотр как исключительную форму таможенного контроля

-
- начисляет и собирает таможенные пошлины (выписка квитанций и чеков на оплату) и другие платежи в соответствии с принципом «одной остановки»
 - ведет регистрацию платежных чеков
 - выполняет таможенные процедуры (декларирование и оформление) в отношении товаров в режиме экспорт/транзит на основании общих правил, установленных Таможенным кодексом Республики Молдова, Нормами заполнения, обращения и использования таможенных деклараций, Приказом № 276-О от 25.10.2002 года, и другими действующими нормативными документами
 - информирует сотрудников Пограничной полиции о завершении таможенного контроля и предоставляет разрешение на отход за пределы территории ПП через информационную систему (отправка данных в режиме реального времени) или другие формы сотрудничества. Представитель таможенного органа в группе контроля предоставляет разрешение на выход судна и вывоз его груза путем проставления личной печати на сопроводительных документах.

В.1.3. Капитания Порта разрешает выход судна из Порта и пересечение границы только после завершения всех видов контроля. Пересечение границы морским/речным судном осуществляется под наблюдением представителей Пограничной полиции и представителей Таможенной службы.

А.2. Заход в страну пассажирских судов

Перед заходом в Порт любого судна, независимо от флага, капитан обязан отправить по радио сообщения государственным службам. В сообщениях должны быть указаны время прибытия судна, важные данные о судне и его грузе, а также информация о всех изменениях в графике в случае, если такая информация может повлиять на проведение контроля. Капитан должен также сообщить имя и адрес агента, который будет представлять интересы судна в Порту. До прибытия судна агент получает от Администрации Порта разрешение на прибытие в Порт и информацию о расположении причала/причалов.

Капитан или судовой агент делает две копии судовой роли и, в случае необходимости, списка пассажиров на борту и отправляет их сотрудникам Пограничной полиции и Таможенной службы до прибытия судна в Порт. Если из-за форс-мажорных обстоятельств такие списки нельзя выслать в адрес сотрудников Пограничной полиции и Таможенной службы, то копия отправляется в ближайший пункт пропуска или службу морского транспорта, которые пересылают ее в Пограничную полицию и Таможенную службу.

Копия судовой роли или списка пассажиров, подписанная сотрудником Пограничной полиции вручается капитану, который предъявляет ее в Порту по требованию. Капитан или агент немедленно информируют Пограничную полицию, Таможенную службу о любых изменениях в команде или количестве пассажиров. Кроме того капитан обязан немедленно проинформировать Пограничную полицию и Таможенную службу, по возможности до захода в порт, о наличии на борту нелегальных пассажиров. В то же время, такие «безбилетники» должны оставаться под надзором капитана судна.

При заходе морских/речных судов в Порт (зону контроля), судовой агент или другой представитель владельца, или получатель товаров, получает от Капитана Порта разрешение на швартовку судна и заблаговременно (за 2 часа) информирует Таможенную службу, Пограничную полицию и государственные службы контроля, которые исполняют свои обязанности в Порту следующим образом:

A.2.1. Пограничный и таможенный контроль морских/речных пассажирских судов начинается только после санитарно-эпидемиологического контроля;

A.2.2. Пограничная служба:

- выполняет пограничный контроль на основании документов команды и пассажиров, которые дают на это право;
- выполняет пограничный контроль пересечения границы в соответствии с документами, дающими на это право, и необходимые действия по вводу данных в АИС «*Traversarea Frontierei*» («Пересечение границы»).
- Таможенный контроль выполняется следующим образом. Таможенная служба:
- осуществляет таможенный контроль
- проводит совместный контроль морских/речных пассажирских судов с представителями Пограничной полиции
- информирует лиц о действующем таможенном законодательстве
- задает устно вопросы физическим лицам в интересах проведения таможенного контроля
- проверяет поставленные пломбы
- заполняет документ о прибытии судна и регистрирует его в реестре «*Заход/Отход судов*»
- выполняет таможенный контроль товаров (сканируя багаж или коробки с помощью рентгенологического оборудования и других имеющихся в распоряжении технических средств контроля), а также проводит личный досмотр как исключительную форму таможенного контроля
- начисляет и собирает таможенные пошлины (выписка квитанций и чеков на оплату) и другие платежи в соответствии с принципом «*одной остановки*»
- ведет регистрацию платежных чеков
- выполняет таможенные процедуры (декларирование и оформление) в отношении товаров в режиме импорт/транзит на основании общих правил, установленных Таможенным кодексом Республики Молдова, Нормами заполнения, обращения и использования таможенных деклараций, Приказом № 276-О от 25.10.2002 года, и другими действующими нормативными документами
- с помощью фитосанитарной и ветеринарной служб осуществляет проверку товаров на предмет их соответствия сопроводительным документам и выявления предметов, запрещенных для перемещения через границу;
- информирует сотрудников Пограничной полиции о завершении таможенного контроля и предоставляет разрешение на выезд за пределы территории ПП через информационную систему (отправка данных в режиме реального времени) или другие формы сотрудничества.

B.2. Пассажирские суда при выезде из страны

Капитан судна в соответствии с действующими в Порту правилами заблаговременно информирует Пограничную полицию и Таможенную службу об отходе судна и установленном для этого времени. Если капитан не может довести эту информацию до ведома Пограничной полиции и Таможенной службы, он информирует службу морского транспорта. Вторая копия заполненной и подписанной судовой роли и/или списка пассажиров возвращается Пограничной полиции и Таможенной службе или службе морского транспорта. Когда морское/речное судно готово к выходу из Порты, судовой агент или другой представитель владельца, или же отправитель товаров заблаговременно (за 2 часа) информирует Пограничную полицию, Таможенную службу и другие государственные службы контроля, которые осуществляют свои полномочия в следующем порядке:

В.2.1. Пограничная служба:

- осуществляет пограничный контроль
- выполняет пограничный контроль пересечения границы в соответствии с документами, дающими на это право, и необходимые действия по вводу данных в АИС «*Traversarea Frontierei*» («*Пересечение границы*»). Пересечение границы морским/речным судном осуществляется под наблюдением представителей Пограничной полиции и представителей Таможенной службы.

В.2.2. Таможенная служба:

- проводит совместный контроль морских/речных грузовых судов с представителями Пограничной полиции
- информирует лиц о действующем таможенном законодательстве
- задает устно вопросы физическим лицам в интересах проведения таможенного контроля
- проверяет поставленные пломбы
- заполняет документ об убытии судна и регистрирует его в реестре «*Заход/Отход судов*»
- выполняет таможенный контроль товаров (сканируя багаж или коробки с помощью рентгенологического оборудования и других имеющихся в распоряжении технических средств контроля), а также проводит личный досмотр как исключительную форму таможенного контроля
- начисляет и собирает таможенные пошлины (выписка квитанций и чеков на оплату) и другие платежи в соответствии с принципом «*одной остановки*»
- ведет регистрацию платежных чеков
- выполняет таможенные процедуры (декларирование и оформление) в отношении товаров в режиме экспорт/транзит на основании общих правил, установленных Таможенным кодексом Республики Молдова, Нормами заполнения, обращения и использования таможенных деклараций, Приказом № 276-О от 25.10.2002 года, и другими действующими нормативными документами
- с помощью фитосанитарной и ветеринарной служб осуществляет проверку товаров на предмет их соответствия сопроводительным документам и выявления предметов, запрещенных для перемещения через границу;
- информирует сотрудников Пограничной полиции о завершении таможенного контроля и предоставляет разрешение на выезд за пределы территории ПП через информационную систему (отправка данных в режиме реального времени) или другие формы сотрудничества. Представитель таможенного органа в группе контроля предоставляет разрешение на выход судна и вывоз его груза путем проставления личной печати на сопроводительных документах.

В.2.3. Капитания Порта разрешает выход судна из Порта и пересечение границы только после завершения всех видов контроля.

Глава VIII. Заключительные положения

1. Любые изменения в настоящие Технические нормы контроля могут вноситься только при взаимном уведомлении друг друга контрольными службами.
2. Арест лиц или морских/речных судов производится совместно Пограничной полицией и органом Таможенной службы.
3. В случае обнаружения элементов возможных правонарушений начальник смены Таможенной службы и начальник смены Пограничной полиции докладывают начальнику таможенного поста и в отдел пограничного контроля соответственно, которые, в свою очередь, информируют своих начальников с целью выполнения процедуры расследования.
4. В особых случаях (при наличии оперативной информации или возникновения подозрений) во время таможенного контроля лиц или морских/речных судов, начальники смен Таможенной службы и Пограничной полиции должны принимать совместное участие в контроле. В таких случаях они обязаны информировать руководство Таможенной службы и Пограничной полиции о результатах контроля.
5. В случае возможных разногласий между службами во время проведения контроля, инспекторы информируют свое руководство, которое совместно принимает окончательное решение.

Начальник отдела пограничного контроля «Джурджулешть»

Капитан Т. Хангану

Начальник таможенного поста

«Свободный международный порт Джурджулешть, Джурджулешть — железнодорожный, Джурджулешть — пассажирский порт»

Майор В. Новицкий

Согласовано:

Капитан Порта

Санитарно-ветеринарная служба

Служба фитосанитарного контроля

Приложение IV: Список отчетов и исследований

Порт Констанцы	Годовой отчет 2014 г.
Каролина Крошницка (Польша), Морская академия г. Гдыня, факультет навигации, кафедра транспортных систем	Влияние морских и речных портов на пространственное развитие городов
Генеральный директорат ЕК по внутренней политике — Департамент политики, отдел структурной политики и политики сближения, подразделение «В»	Исследование «Модальная доля грузового транспорта в и из портов ЕС»
Димитру Алиаба, Правительство Молдовы	Снятие нормативных и процедурных препятствий для торговли
Комиссия ЕС	Свод таможенных стандартов ЕС от 2015 г.
ЕИДП ЕС	Отчет о проделанной работе в Молдове за 2013 и 2014 г.г.
EUBAM	Анализ санитарных, фитосанитарных и ветеринарных законодательных рамок и систем реализации Республики Молдова и Приднестровья в свете УВЗСТ и соглашений ВТО с первоочередным рассмотрением законодательных и технических мер для восполнения выявленных пробелов — 2015 г.
Специальный отчет EUBAM	Таможенные процедуры в порту Джурджулешть, сентябрь 2010 г.
EUBAM	Стратегический план по информационным технологиям на 2015–2020 г.г. (от 2015 г.)
EUBAM	Внедрение и применение упрощенных таможенных процедур в Молдове и Украине
ОАОП EUBAM — отделение анализа	Отчет Миссии о посещении порта Джурджулешть в 2010 г.
Европейская сеть морских перевозок на короткие расстояния	Листовка по морским перевозкам на короткие расстояния
Николае Поторак — Роттердамский университет им. Эразма	Экономическое влияние порта Джурджулешть на развитие Республики Молдова
Научный бюллетень Военно-морской академии «Мирча чел Бэтрын», Изд. XVIII — 2015 г.— Выпуск 1	Роль Международного свободного порта Джурджулешть в развитии экономики Молдовы
Нил Гюлер и Осман Камиль Сэг, Стамбульский технический университет, морской факультет, 81716 Тузла, Стамбул, Турция	Влияние портовой политики Европейского Союза на морской транспорт
ОЭСР	Стратегические потребности транспортной инфраструктуры до 2030 года — Основные выводы
ОБСЕ	Руководство по передовой практике в пунктах пересечения границы с перспективой содействия торговле и транспорту, 2012 г.
ЮНКТАД	Обзор морского транспорта за 2014 и 2015 г.г.

USAID/BRITE Молдова	Процесс таможенного оформления в Молдове, 2007 г.
USAID/BRITE	Импорт и экспорт растений, продуктов растительного происхождения и других товаров, подлежащих фитосанитарному контролю в Европейском Союзе. Рекомендации для Республики Молдова, октябрь 2015 г.
Ян Хоффман, ЮНКТАД	Обзор морского транспорта за 2015 г.
Всемирный банк	Модернизация управления границами
Всемирный банк	Руководство по модернизации таможенной службы
Всемирный банк	Инструменты реформирования порта, второе издание, модули 1–8
Всемирный банк и Правительство Молдовы	Технический отчет «Порт Джурджулешть», 2012 г.
Передовой отчет Группы Всемирного банка	Ведение бизнеса в 2016 году: оценка качества и эффективности регулирования

Приложение V: Роль Международного свободного порта Джурджулешть в развитии экономики Молдовы

Научный бюллетень морской академии «Мирча чел Бэтрын (Mircea cel Batran)», Изд. XVIII — 2015 г. — выпуск 1. Опубликовано пресс-службой морской академии «Мирча чел Бэтрын (Mircea cel Batran)», Констанца, Румыния // Журнал занесен в указатель изданий: «PROQUEST SciTech», «PROQUEST Engineering», «PROQUEST Illustrata: Technology», «PROQUEST Military Collection» и «PROQUEST Advanced Technologies & Aerospace»

РОЛЬ МЕЖДУНАРОДНОГО СВОБОДНОГО ПОРТА ДЖУРДЖУЛЕШТЬ В РАЗВИТИИ ЭКОНОМИКИ МОЛДОВЫ

Вячеслав БАРДАН¹

Молдова — одно из самых молодых морских государств в мире благодаря 430 м побережья Дуная, на которых расположен Международный свободный порт Джурджулешть, начавший работу в 2006 году. В последнее время порт значительно развился и может составить конкуренцию портовым государствам региона. Также зарегистрировано много судов под национальным флагом, что обеспечивает постоянный доход, даже если возникают сложности с государственным бюджетом, которые могут негативно сказаться на правовой и социальной системе, а также репутации. Эти и некоторые другие вопросы стали темой данной статьи.

МСПД удачно расположен на международных торговых и транспортных маршрутах, включающих судоходный канал Рейн-Майн-Дунай, который соединяет Чёрное море, 14 европейских стран и Северное море, железнодорожные системы европейского стандарта, а также российские и международные сети автомобильных дорог.

Международная деятельность МСПД осуществляется в соответствии с инвестиционным соглашением «О международном свободном порте «Джурджулешть», утвержденным Законом № 7-XV от 17 февраля 2005 года, Законом «О международном свободном порте «Джурджулешть» № 8-XV от 17 февраля 2005 года и Соглашением между Правительством Республики Молдова и ПИК (предприятие с иностранным капиталом) ООО (общество с ограниченной ответственностью) «Danube Logistics» от 21 апреля 2005 года. Концессионный договор по МСПД был заключен на 25 лет. Земля в границах территории международного порта принадлежит государству. Границы территории порта и схема расположения определены кадастровыми планами в соответствии с кадастровым законодательством.

Учитывая, что глубина гавани достигает 7 метров, порт может принимать как речные, так и морские суда. Его стратегическое значение заключается в следующем:

1. МСПД — это единственный речной и морской порт, в котором осуществляется перевалка и распределение грузов напрямую на территорию и с территории Республики Молдова;
2. МСПД — это региональный логистический центр на границе с ЕС с доступом к путям сообщения, а также морю, железной дороге и реке;
3. МСПД — это прекрасное место для развития бизнеса благодаря его стратегическому расположению, трёхмодальной транспортной инфраструктуре, низкокзатратной среде и уникальному таможенному и налоговому режиму.

Всего по состоянию на 1 января 2015 года в порт было инвестировано 62,4 млн. долларов США, включая 3,5 млн. долларов США в 2014 году [4].

¹ Технический университет Молдовы

49,1 млн. долларов США было инвестировано генеральным инвестором ПИК ООО «Danube Logistics», 7,4 млн. долларов США — ООО «Trans Cargo Terminal», которое построило зерновой терминал и управляет им. Кроме того, упоминаются новые инвестиционные проекты следующих предприятий: ООО «Trans Bulk Logistics» (объем инвестиций — 3,8 млн. долларов США), ООО «Arbomax» (0,9 млн. долларов США), ООО «Iunasistem» (0,7 млн. долларов США) и ООО «Dunav-TIR» (0,4 млн. долларов США) и т.д.

Молдова выполнила требования Конвенции Эспо, а также следует международным нормам и стандартам. Кроме этого, принимаются меры во избежание аварийных случаев в МСПД. Порт может принимать суда грузоподъемностью до 10 тыс. тонн. Площадь Международного свободного порта Джурджулешть составляет 120 га (сданных в аренду на 99 лет). До 2030 года вся территория обладает статусом свободной экономической зоны. На данный момент компания «Danube Logistics» занимает территорию площадью 55 га, которая разделена на шесть функциональных зон:

1. Терминал нефтепродуктов
2. Терминал для перевалки растительного масла
3. Зерновой терминал
4. Терминал насыпных грузов
5. Контейнерный терминал и терминал общих грузов

Для большинства компаний первостепенное значение имеет скорость доставки товаров, предсказуемость и прозрачность всего процесса, а также безопасность цепи поставок.

Благодаря строительству 49,7 км железной дороги сообщением Кагул-Джурджулешть Молдова соединила свой порт на Дунае с национальной железнодорожной сетью и обеспечила прямой выход на ЕС через Галац (Румыния), что повысило стратегическое значение порта [1, с. 367–373].

С помощью системы трубопровода нефтеперегрузочный комплекс связан с нефтескладом и электростанцией. Одновременно можно загружать три вида нефтепродуктов. Терминал включает причал для танкеров, 8 цистерн для хранения нефтепродуктов общей вместимостью 63 600 м³ (объем каждой цистерны варьируется от 4 200 до 12 600 м³), а также оборудование для механизированной погрузки танкеров, цистерны для нефтепродуктов с комплексной насосной системой, цистерны морских судов в виде вагонов-цистерн, а также грузовую рампу для вагонов-цистерн. Мощность терминала нефтепродуктов превышает 1 млн. тонн в год.

12 сентября 2007 года компания ПИК ООО «Danube Logistics», владелец и оператор МСПД, приняла на свой терминал нефтепродуктов первый морской танкер с нефтью. Нефтепродукты импортируются в Молдову компанией ООО «BEMOL TRADING», которая зафрахтовала танкер с двойной погрузкой под флагом Барбадоса на поставку 3 750 т нефтепродуктов. Бензин и дизельное топливо происходят из Румынии (НПЗ «Петромидия») и соответствуют стандартам EURO 4.

В августе 2008 года танкер «Alfa Karadeniz» ввез в МСПД первую партию нефтепродуктов, импортируемых из Греции. К концу года общее число нефтеналивных танкеров достигло четырёх. Для нефтепродуктов необходимы только топливозаправочные пункты. В 2014 году на территорию терминала нефтепродуктов Международного порта было ввезено 156 800 тонн нефтепродуктов, что на 17,1% меньше, чем в предыдущем году. Также через терминал нефтепродуктов было экспортировано 6 800 тонн нефтепродуктов (8 300 тонн в 2013 году). На конец отчетного периода на хранении всё ещё оставалось около 10 тысяч тонн нефтепродуктов. Большинство нефтепродуктов, ввозимых и поставляемых на внутренний рынок (66%), были предназначены для заправочных станций компании ООО «Bemol Retail». Также нефтепродукты предназначались для компаний «Petrom-Moldova» и «Rompetrol Moldova». Генеральный инвестор стремится предоставлять услуги терминала другим компаниям, импортерам нефтепродуктов.

В 2009 году состоялся первый круиз Джурджулешть-Стамбул-Джурджулешть судна «Princess Elena», которое может принимать на борт до 145 пассажиров. Круиз продлился 5 дней (морем — 32 часа), включая двухдневный заход в порт Стамбула. Стоимость круиза варьировалась от 185 до 600 евро за человека, в зависимости от уровня комфорта. На судне предлагались каюты на 2, 3 и 4 кровати, каюты разных классов, включая люкс. В стоимость входил билет в оба конца, трехразовое питание и размещение на борту во время пребывания в Стамбуле, а также провоз ручной клади массой до 60 кг. В 2011 году рейс был отменён из-за недостатка пассажиров.

24 июля 2009 года был открыт зерновой терминал, который, после терминала нефтепродуктов и пассажирского терминала (введенного в эксплуатацию 17 марта 2009 года после инвестирования в размере 10 млн. долларов США), стал третьим объектом проекта, введенным в эксплуатацию в МСПД. Инвестиции в зерновой терминал составили 17 млн. долларов США. Первой зерновоз из Молдовы покинул порт Джурджулешть 15 августа с 12 000 тонн зерна на борту. Терминал способен принять до 3 000 тонн зерна в день посредством железнодорожного и автомобильного транспорта; в то же время суда вместимостью в 7 000 тонн могут быть загружены со скоростью 300 тонн в час.

В период с 2014 года через зерновой терминал было экспортировано 354 500 тонн продукции (245 700 тонн в 2013 году), импорт произведенного зерна составил 255 400 тонн. Объем зерна, произведенного местными компаниями и сберегаемого на территории зернового терминала, составил 27 200 тонн. Всего за отчетный период было предоставлено услуг по хранению зерна на сумму 53,5 млн. леев. Зерновой терминал может обрабатывать до 500 тыс. тонн экспортного зерна. Для определения качества хранимого продукта используются технологии швейцарской лаборатории.

В 2014 году активность на грузовом терминале значительно возросла. В целом, через терминал было перевалено 131 300 тонну грузов, из которых 77 200 тонн были ввезены в порт, а 54 100 тонн — вывезены. Отдельно можно отметить импорт и транзит различных строительных материалов, металла, контейнеров, упаковочных материалов и т.д. Терминал, который может перерабатывать типичные навалынные грузы, занимает около 300 метров речных вод с минимальной глубиной 5 метров. Уже предоставлена площадка в 4 га для открытого хранения, а также плавучий кран грузоподъемностью 16 тонн. Сейчас между компаниями «Dabune Logistics» и «Lafarge» ведутся переговоры по соглашению о перевалке и хранении.

11 января 2012 года компания «Danube Logistics» ввела в эксплуатацию свой новый контейнерный терминал и терминал общих грузов. Открытая площадка для хранения терминала площадью около 2-х га имеет прямой доступ к железной дороге и 48 розеток для зарядки рефрижераторных контейнеров. Оборудование терминала состоит из 70-тонного мобильного портового крана «Sennebogen», погрузчика с выдвинутой стрелой «Kalmar» и двух грузоподъемников. Минимальная глубина воды на терминале составляет 5 метров. В 2014 году объём перевалки контейнерных грузов возрос на 69% по сравнению с 2013 годом и достиг 7 786 контейнеров. По сравнению с прошлым годом общее число контейнеров, ввезенных в МСПД, возросло на 58%. Около 57% контейнерного импорта происходит из Китая, 10% — из Испании, 6% — из Индии, 5% — из Израиля и 3% — из Турции. В целом, в 2014 году молдавские импортеры получили контейнеры из 49 различных стран. Зерновые продукты поставлялись в порт Джурджулешть из стран Азии, например, Индонезии, Малайзии, Тайваня, Индии и Филиппин. Морские контейнеры использовались для экспорта других продуктов, таких как вино и спиртные напитки, орехи, сухофрукты, яблоки, концентрат яблочного сока и сахар. В целом, экспорт контейнерных грузов увеличился на 85%, а молдавские товары попали на рынки 43 стран.

Терминал МСПД для перевалки растительного масла начал свою работу в ноябре 2011 года. Построило терминал для перевалки растительного масла и управляет им в сотрудничестве с «Danube Logistics» предприятие ООО «Trans Bulk Logistics», дочерняя компания группы компаний «Trans-Oil». Терминал обладает вместимостью 6 000 метрических тонн и может принимать суда грузоподъемностью 10 000 тонн.

Группа компаний «*Trans-Oil*» — лидер по переработке маслосемян с общей возможностью переработки около 300 000 метрических тонн семян подсолнечника в год. В течение последних 10 лет эта компания занимает первое место по экспорту выращенного в Молдове зерна. Группа компаний «*Trans-Oil*» обладает 14 промышленными зернохранилищами и портовым терминалом, что позволяет осуществлять экспорт молдавских товаров на международный рынок. Вместимость зернохранилищ составляет 750 000 метрических тонн.

Если в 2013 году через порт было экспортировано 35 300 тонн растительного масла, то в 2014 году этот показатель вырос в 2,3 раза и составил 79 800 тонн. Таким образом, в 2014 году объемом перевалки различных грузов через речные терминалы составил 729 100 тонн, что в 1,6 раза больше, чем в предыдущем году [4].

В 2011 году компания «*Danube Logistics*» начала строительство терминала со смешанной железнодорожной колеей (комбинация узкого и широкого стандартов). Будучи первым частным терминалом со смешанной колеей, он обеспечит железнодорожную перевозку товаров напрямую из/в Молдову/у, стран (–ы) СНГ и ЕС. Работа над железной дорогой сообщением Кагул-Джурджулешть и протяженностью 49,7 км началась в 2007 году. Завершение строительства нового железнодорожного терминала запланировано на третий квартал 2012 года, что позволит перевозку жидких, сухих и контейнерных грузов. 20 июня 2012 года движение на данном железнодорожном участке было приостановлено в связи с угрозой перемещению пассажиров и поездов, вызванной ливнями. На ремонт полотна было необходимо около 350 млн. леев (на 93 км). Железнодорожное сообщение Кагул-Джурджулешть было возобновлено 3 сентября 2013 года.

На данный момент в МСПД зарегистрировано 47 резидентов. В ходе отчетного периода было зарегистрировано 18 резидентов и исключено 12. По состоянию на 1 января 2015 было выдано 80 действующих разрешений на ведение оптовой торговли, 21 — на предоставление услуг, 15 — на транспортную деятельность, 4 — на строительные работы и 9 — на другие виды деятельности.

Большим преимуществом, стимулирующим осуществление экономической деятельности через МСПД, является тот факт, что ввозимые в МСПД товары или услуги, экспортируемые через порт за пределы Республики Молдовы или поставляемые (предоставляемые) на его территории, освобождаются от уплаты налогов. В 2014 году объем оптовой торговли в международном порту составил 4 022,1 млн. леев, что на 47,1% больше, чем в 2013 году.

Также в ходе отчетного периода генеральный инвестор продолжал предоставлять портовые услуги, стоимость которых составила 48,4 млн. молдавских леев, что на 59,9% больше, чем за аналогичный период 2013 года. Кроме того, генеральный инвестор предложил резидентам МСПД лизинговые услуги на сумму 15,5 млн. леев и коммунальные услуги на сумму 0,2 млн. леев. Объем других видов услуг в отчетный период составил 109,5 млн. леев, включая строительство — 11,1 млн. леев, финансовый лизинг — 8,6 млн. леев, хранение — 4,9 млн. леев, брокерскую деятельность — 2,7 млн. леев. Объем услуг в транспортной сфере за текущий год достиг 128,5 млн. леев. Объем других видов услуг за 2014 год составил 41,4 млн. леев, включая строительство — 7,2 млн. леев, финансовый лизинг — 7,1 млн. леев, хранение — 11,9 млн. леев, брокерскую деятельность — 2,7 млн. леев.

В 2014 году резидентами были уплачены различные налоги на сумму 296 млн. леев, что на 15,9% больше, чем в 2013 году (258,5 млн. леев), включая 171,1 млн. леев акцизных сборов, 98,9 млн. леев НДС, 6,1 млн. леев подоходного налога, 9,0 млн. леев затрат на таможенные процедуры и 6,9 млн. леев взносов в фонд социального обеспечения. Долг резидентов перед бюджетом на конец отчетного периода составил 490 000 леев. По состоянию на 1 января 2015 г. в порту работало всего 432 человека со средней зарплатой 5 900 лей. Большинство рабочих мест было обеспечено компаниями ПИК ООО «*Danube Logistics*» (156), ООО «*Trans Cargo Terminal*» (84) и ПИК ООО «*Trans Bulk Logistics*» (49). Объем зарплат за 2014 год был оценен в размере 30,5 млн. леев.

Приложение VI: Региональные торговые соглашения, действующие в 2015 году

Между Арменией и Республикой Молдова

Соглашение о свободной торговле между Арменией и Республикой Молдова

Стороны: Армения и Республика Молдова

Дата подписания / вступления в силу: декабрь 1993 г. / декабрь 1995 г.

Окончание срока внедрения: 1995 г.

Особенности: Соглашение применяется только к товарам; вступление; баланс платежей; конкуренция; процедуры, связанные с таможенной; разрешение споров; исключения: общие и основанные на вопросах безопасности; экспортные ограничения; правила происхождения; меры безопасности

Статус рассмотрения ВТО: Фактическое представление завершено

Торговля товарами Республики Молдова с Арменией (2014 г.): 0,01% всего импорта; 0,09% всего экспорта

Серия документа ВТО: WT/REG173

ЦЕССТ

Название: Центрально-Европейское соглашение свободной торговли (ЦЕССТ) 2006 г.

Стороны (текущие): Албания; Босния и Герцеговина; Республика Молдова; Черногория; Сербия; Бывшая югославская Республика Македония; МООНК/Косово

Дата подписания / вступления в силу: декабрь 2006 г. / май 2007 г.

Окончание срока внедрения: 2015 г.

Особенности: Соглашение применяется только к товарам; процедуры, связанные с таможенной; инвестирование; разрешение споров; права интеллектуальной собственности

Статус рассмотрения ВТО: Фактическое представление не распространялось

Торговля товарами Республики Молдова с участниками ЦЕССТ (2014 г.):

Албания: 0,13% всего импорта; 0,01% всего экспорта;

Босния и Герцеговина: 0,04% всего импорта; 0,04% всего экспорта;

Черногория: 0,00% всего импорта; 0,01% всего экспорта;

Сербия: 0,40% всего импорта; 0,10% всего экспорта;

БЮР Македония: 0,04% всего импорта; 0,05% всего экспорта;

МООНК/Косово: 0,00% всего импорта; 0,01% всего экспорта

Серия документа ВТО: WT/REG233

СНГ

Название: Договор о зоне свободной торговли между государствами-участниками Содружества Независимых Государств (СНГ)

Стороны: Армения; Беларусь; Казахстан; Кыргызская Республика; Республика Молдова; Российская Федерация; Таджикистан; Украина

Дата подписания / вступления в силу: октябрь 2011 г. / сентябрь — декабрь 2012 г.

Окончание срока внедрения: Не указано

Особенности: Соглашение применяется только к товарам; вступление; баланс платежей; конкуренция; процедуры, связанные с таможенной; разрешение споров; исключения: общие и основанные на вопросах безопасности; экспортные ограничения; правила происхождения; меры безопасности

Статус рассмотрения ВТО: Фактическое представление завершено

Торговля товарами Республики Молдова с государствами-участниками СНГ (2014 г.):

Армения: 0,01% всего импорта; 0,09% всего экспорта;

Беларусь: 2,67% всего импорта; 5,76% всего экспорта;

Казахстан: 0,51% всего импорта; 1,94% всего экспорта;

Кыргызская Республика: 0,01% всего импорта; 0,14% всего экспорта;
Российская Федерация: 13,49% всего импорта; 18,11% всего экспорта;
Таджикистан: 0,00% всего импорта; 0,08% всего экспорта;
Украина: 10,28% всего импорта; 4,67% всего экспорта
Серия документа ВТО: WT/REG173

Между Европейским Союзом и Республикой Молдова

Название: Углубленная и всеобъемлющая зона свободной торговли между ЕС и Республикой Молдова

Стороны: Австрия; Бельгия; Болгария; Хорватия; Кипр; Чешская Республика; Дания; Эстония; Финляндия; Франция; Германия; Греция; Венгрия; Ирландия; Италия; Латвия; Литва; Люксембург; Мальта; Республика Молдова; Нидерланды; Польша; Португалия; Румыния; Словацкая Республика; Словения; Испания; Швеция; Великобритания

Дата подписания / вступления в силу: 27 июня 2014 г. / сентябрь 2014 г.

Окончание срока внедрения: сентябрь 2014 г.

Особенности: Соглашение применяется к товарам и услугам; национальное обращение и доступ товаров на рынки; меры содействия торговле; технические препятствия торговле (ТПТ), стандартизация, метрология, оценка аккредитации и соответствия; СФС меры; таможня и содействие торговле; организация, торговля услугами и электронное предпринимательство, текущие платежи и движение капитала; общественные закупки; ПИС; конкуренция; торговля энергоресурсами; прозрачность; торговля и устойчивое развитие; разрешение споров

Статус рассмотрения ВТО: Фактическое представление завершено

Торговля товарами Республики Молдова с участниками ЕС (2014 г.):

Австрия: 2,08% всего импорта; 1,02% всего экспорта;
Бельгия: 0,76% всего импорта; 0,48% всего экспорта;
Болгария: 1,53% всего импорта; 1,62% всего экспорта;
Хорватия: 0,03% всего импорта; 0,01% всего экспорта;
Кипр: 0,02% всего импорта; 0,30% всего экспорта;
Чешская Республика: 1,25% всего импорта; 1,28% всего экспорта;
Дания: 0,32% всего импорта; 0,07% всего экспорта;
Эстония: 0,11% всего импорта; 0,19% всего экспорта;
Финляндия: 0,30% всего импорта; 0,02% всего экспорта;
Франция: 1,76% всего импорта; 1,61% всего экспорта;
Германия: 8,03% всего импорта; 5,88% всего экспорта;
Греция: 0,69% всего импорта; 1,14% всего экспорта;
Венгрия: 1,61% всего импорта; 0,24% всего экспорта;
Ирландия: 0,16% всего импорта; 0,00% всего экспорта;
Италия: 6,61% всего импорта; 10,40% всего экспорта;
Латвия: 0,14% всего импорта; 0,48% всего экспорта;
Литва: 0,23% всего импорта; 0,72% всего экспорта;
Люксембург: 0,07% всего импорта; 0,00% всего экспорта;
Мальта: 0,00% всего импорта; 0,00% всего экспорта;
Нидерланды: 1,06% всего импорта; 0,88% всего экспорта;
Польша: 2,93% всего импорта; 2,75% всего экспорта;
Португалия: 0,14% всего импорта; 0,02% всего экспорта;
Румыния: 15,10% всего импорта; 18,55% всего экспорта;
Словацкая Республика: 0,40% всего импорта; 0,35% всего экспорта;
Словения: 0,38% всего импорта; 0,03% всего экспорта;
Испания: 0,89% всего импорта; 0,50% всего экспорта;
Швеция: 0,37% всего импорта; 0,10% всего экспорта;
Великобритания: 1,30% всего импорта; 4,62% всего экспорта
Серия документа ВТО: WT/REG352.

Между Кыргызской Республикой и Республикой Молдова

Название: Соглашение о свободной торговле между Кыргызской Республикой и Республикой Молдова

Стороны: Кыргызская Республика и Республика Молдова

Дата подписания / вступления в силу: май 1995 г. / ноябрь 1996 г.

Окончание срока внедрения: 1996 г.

Особенности: Соглашение применяется только к товарам; вступление; баланс платежей; конкуренция; компенсационные меры; процедуры, связанные с таможенной; разрешение споров; исключения: общие и основанные на вопросах безопасности; экспортные ограничения; правила интеллектуальной собственности; правила происхождения; меры безопасности; СФС; ТПТ

Статус рассмотрения ВТО: Фактическое изложение содержания распространено

Торговля товарами Республики Молдова с Кыргызской Республикой (2014 г.):

0,01% всего импорта; 0,14% всего экспорта

Серия документа ВТО: WT/REG144

Между Российской Федерацией и Республикой Молдова

Название: Соглашение между Советом Министров — Российской Федерацией и Правительством Республики Молдова о свободной торговле

Стороны: Российская Федерация и Республика Молдова

Дата подписания / вступления в силу: февраль 1993 г. / март 1993 г.

Окончание срока внедрения: 1993 г.

Особенности: Соглашение применяется только к товарам; процедуры, связанные с таможенной

Статус рассмотрения ВТО: Фактическое представление не распространялось Торговля товарами Республики Молдова с Российской Федерацией (2014 г.): 13,49% всего импорта; 18,11% всего экспорта

Серия документа ВТО: WT/REG320

Между Украиной и Республикой Молдова

Название: Соглашение о свободной торговле между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Молдова

Стороны: Украина и Республика Молдова

Дата подписания / вступления в силу: ноябрь 2003 г. / май 2005 г.

Окончание срока внедрения: 2008 г.

Особенности: Соглашение применяется только к товарам; конкуренция; процедуры, связанные с таможенной; разрешение споров; исключения: общие и основанные на вопросах безопасности; экспортные ограничения; правительственные закупки; права интеллектуальной собственности; правила происхождения; меры безопасности; СФС; субсидирование; ТПТ

Статус рассмотрения ВТО: Фактическое представление завершено

Торговля товарами Республики Молдова с Украиной (2014 г.): 10,28% всего импорта; 4,67% всего экспорта

Серия документа ВТО: WT/REG249

Между Азербайджаном и Республикой Молдова

Название: Соглашение о свободной торговле между Правительством Республики Молдова и Правительством Республики Азербайджан

Стороны: Республика Молдова и Азербайджан

Дата подписания / вступления в силу: май 1995 г. / апрель 1996 г.

Окончание срока внедрения: 1996 г.

Особенности: Соглашение применяется к товарам и услугам

Статус рассмотрения ВТО: Уведомление направлено не было

Торговля товарами Республики Молдова с Азербайджаном (2014 г.): 0,00% всего импорта; 0,25% всего экспорта

Между Республикой Беларусь и Республикой Молдова

Соглашение о свободной торговле между Правительством Республики Молдова и Правительством Республики Беларусь

Стороны (текущие): Республика Молдова и Беларусь

Дата подписания / вступления в силу: июнь 1993 г. / декабрь 1994 г.

Окончание срока внедрения: 1994 г.

Особенности: Соглашение применяется только к товарам

Статус рассмотрения ВТО: Уведомление направлено не было

Торговля товарами Республики Молдова с Республикой Беларусь (2014 г.): 2,67% всего импорта; 5,76% всего экспорта

Между Казахстаном и Республикой Молдова

Название: Соглашение о свободной торговле между Правительством Республики Молдова и Правительством Республики Казахстан

Стороны: Республика Молдова и Казахстан

Дата подписания / вступления в силу: май 1995 г. / февраль 1996 г.

Окончание срока внедрения: 1996 г.

Особенности: Соглашение применяется только к товарам

Статус рассмотрения ВТО: Уведомление направлено не было

Торговля товарами Республики Молдова с Казахстаном (2014 г.): 0,51% всего импорта; 1,94% всего экспорта

Между Грузией и Республикой Молдова

Название: Соглашение о свободной торговле между Правительством Республики Молдова и Правительством Грузии

Стороны: Республика Молдова и Грузия

Дата подписания / вступления в силу: ноябрь 1997 г. / апрель 2007 г.

Окончание срока внедрения: 2007 г.

Особенности: Соглашение применяется только к товарам

Статус рассмотрения ВТО: Уведомление направлено не было

Торговля товарами Республики Молдова с Грузией (2014 г.): 0,04% всего импорта; 1,05% всего экспорта

Между Туркменистаном и Республикой Молдова

Название: Соглашение о свободной торговле между Правительством Республики Молдова и Правительством Туркменистана

Стороны: Республика Молдова и Туркменистан

Дата подписания / вступления в силу: декабрь 1993 г. / март 1996 г.

Окончание срока внедрения: 1996 г.

Особенности: Соглашение применяется только к товарам

Статус рассмотрения ВТО: Уведомление направлено не было

Торговля товарами Республики Молдова с Туркменистаном (2014 г.): 0,00% всего импорта; 0,05% всего экспорта

Источник: Секретариат ВТО на основании информации, предоставленной Молдовой

Приложение VII: Временное хранение

См. http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/general/temporary_storage/index_en.htm

Временное хранение

Что подразумевается под «временным хранением» и зачем нужна система временного хранения? — «Временное хранение² — это:

крайне важная мера содействия, поскольку процесс информирования импортера/брокера перевозчиком может занять несколько часов или даже дней после прибытия груза. Задержки в уведомлении о прибытии товаров могут впоследствии вызвать задержку в подготовке и подаче декларации на импорт товаров в таможенный орган импортером/брокером, дабы начать формальности по оформлению. Товары, прибывающие на таможенную территорию, должны быть разгружены в кратчайшие сроки и временно помещены на хранение в помещения, авторизованные таможенным органом, на таможенные склады или в свободные зоны, ожидая завершения таможенных формальностей.

- Режим временного хранения позволяет разгрузить и выпустить морское судно, грузовое транспортное средство, воздушное судно или контейнер, которые были использованы для доставки товаров в страну, в целях другой коммерческой деятельности. Поскольку зоны временного хранения находятся под таможенным контролем, они должны соответствовать требованиям по обеспечению сохранности и быть утвержденными таможенным органом.
- Как правило, уполномоченные лица, которые используют такие помещения, предназначенные для временного хранения, обязаны предоставить таможенному органу финансовое обеспечение для покрытия любых потерь пошлин/налогов, которые могут возникнуть в случае кражи или пропажи товаров. Временное хранение должно предоставляться всем товарам, независимо от их количества, страны происхождения или страны, из которой они прибыли. Однако, опасные грузы должны допускаться только на те склады временного хранения, которые специально оснащены оборудованием, соответствующим конкретным требованиям, для правильной обработки или хранения таких товаров.
- Таможенный орган не должен требовать специальные документы для помещения товаров на временное хранение, достаточным является наличие только манифеста (ведомости) или любого другого коммерческого документа, предоставляемого перевозчиком в таможенный орган, чтобы сообщить о прибытии товаров. Пока товары находятся на временном хранении, импортеру разрешается иметь доступ к товарам, чтобы проверить, соответствуют ли они условиям контракта.
- Таможенный орган может разрешить, чтобы товары, находящиеся на временном хранении, подверглись определенным авторизованным операциям, которые необходимы для их сохранения в неизменном состоянии, например, чистка, выбивание и удаление пыли, сортировка, ремонт или замена неисправной упаковки, либо осуществление обычных операций, необходимых для вывоза со склада временного хранения и их последующей транспортировки (например, сортировка, укладка, взвешивание, маркировка, наклеивание этикеток, консолидация различных партий товаров). Как правило, таможенный орган не должен разрешать переупаковку товаров таким способом, который может привести к изменению основных характеристик товаров или скрыть их происхождение.
- Если товары не вывезены со склада временного хранения в рамках установленного срока (как правило, в течение 45 дней), таможенный орган может продлить срок, разрешить размещение товаров на таможенном складе или их перемещение в свободную зону, либо экспорт. Если товары не вывезены, таможенный орган должен быть юридически уполномочен на продажу товаров с аукциона или распоряжение ими иным образом».

В Европейском Сообществе иностранные товары, завезенные на таможенную территорию Сообщества, не могут быть выпущены из зоны компетенции таможенного офиса или иного утвержденного места (статья 38 ТК Сообщества), в котором они представлены до момента назначения таможенного режима. Тем временем, товары должны оставаться под таможенным надзором

² См. Руководство МФК по реформированию регулирующих процедур импорта и экспорта.

и содержаться на «временном хранении» (статьи 50–53 ТК), либо в таможене, где представлен товар, либо в другом месте, назначенном, одобренном и контролируемом таким таможенным офисом.

Как работает процедура временного хранения в ЕС? — Как правило, товары помещаются в утвержденное место временного хранения (статья 185 Положений по применению ТК — ППТК), оператором которого является импортер либо владелец склада; у лица, которое является держателем товаров, могут потребовать предоставить гарантию, обеспечивающую уплату таможенного долга, который может возникнуть в отношении данного товара (статья 51 (2) во взаимосвязи с положениями статьи 189 ТК). В случае, если таможенные органы содержат свой склад, они могут потребовать поместить товары на хранение в их помещение (статьи 51 (1) и 53 ТК). Таможенный склад также может быть использован для временного хранения (статья 530 (2) ППТК).

Если товары должны быть перемещены из таможенного органа, где был представлен товар, в иное место, например, в складское помещение, назначенное и контролируемое другим таможенным органом, в таком случае применяется режим транзита. После завершения режима транзита, товары вновь помещаются на временное хранение. На временном хранении товары подвергаются только такому режиму или операциям, которые необходимы для их сохранения, например, посредством охлаждения (статья 52 ТК), но, с разрешения таможенных органов, импортер может осмотреть товары или взять образцы (статья 42 ТК, статья 182 ППТК).

Какова длительность режима временного хранения в ЕС? — В отношении товаров должен быть определен таможенный режим (в соответствии со статьей 49 ТК) в течение:

- 45 дней с даты подачи упрощенной декларации в случае перевозки товаров морским транспортом;
- 20 дней с даты подачи упрощенной декларации в случае перевозки товаров другим транспортом, кроме морского.

Какие последствия возникают в ЕС в случае превышения сроков временного хранения? — Если в отношении товаров не был определен таможенный режим в рамках установленного срока, таможенные органы могут, за счет импортера либо держателя товаров:

- Переместить товары в иное место, находящееся под их надзором и /или
- Продать товары (статья 53 ТК), или
- Уничтожить их (статья 56 ТК).

Каковы общие недостатки системы временного хранения для прибывающих товаров? — При анализе эффективности таможенных складов временного хранения, необходимость проведения реформ может быть определена путем оценки любых выявленных недостатков. Неэффективные объекты временного хранения могут обладать следующими признаками:

- Отсутствие складских помещений, что приводит к задержке транспортного средства на несколько дней и невозможности освободить его для иной коммерческой деятельности;
- Незащищенные складские помещения, что приводит к хищениям груза и искам о возмещении убытков;
- Таможенный орган требует заполнить отдельную форму и предоставить обеспечение для размещения товаров на складе временного хранения, что приводит к ненужным административным расходам и задержкам;
- Недостаток оборудования или персонала для разгрузки товаров с транспортного средства на склад временного хранения, что приводит к задержкам, убыткам и кражам;
- Плата за простой ввиду того, что таможенный орган не разрешает, чтобы товары оставались на складе в течение достаточного периода времени, позволяющего завершить формальности по выпуску груза; и
- Таможенный орган не предоставляет трейдеру доступ к его товарам, находящимся на временном хранении, в результате чего импортер / брокер, который оформляет груз, может быть обвинен в нарушении таможенного законодательства, если задекларированные

товары отличаются от прибывших товаров, что приведет к расходам и задержке, связанной с подачей измененной таможенной декларации, если в конечном счете полученные товары не соответствуют договору поставки.

Какая процедура предусмотрена в МСПД по предоставлению разрешения на временное хранение?

Выявлены отличия при сравнении процедур МСПД, предоставляющих разрешение на временное хранение, с процедурами ЕС. В странах ЕС срок, установленный для временного хранения товаров, ввезенных в контейнерах, составляет 45 дней, в то время, как в Молдове предусмотрен лишь 20-дневный период, однако он может быть продлен максимум до 60 дней (статья 158 ТК РМ).

Кроме того, на данный момент необходима таможенная декларация для помещения товаров в режим временного хранения. Она представляет собой краткую декларацию в упрощенной форме, которая подается в электронном виде в ASYCUDA и сопровождается только инвойсом (счетом) или счетом-проформой, или иным документом, который касается стоимости товаров в целях подсчета суммы гарантии³. Когда товары выпущены из режима временного хранения в другой таможенный режим, нет необходимости предоставлять дополнительную декларацию, отличную от требуемой, для того, чтобы завезти товары для внутреннего потребления или их помещения под надзор во время транзита.

Тем не менее, при выпуске из временного хранения необходимо предоставить другой набор сопроводительных документов, как было бы в случае, если бы товары вначале не были помещены на временное хранение, а в случае импорта или транзита невозможно предоставить копии, поскольку принимаются только оригиналы сопроводительных документов.

Какая процедура предусмотрена в МСПД касательно импорта товаров из свободной экономической зоны (СЭЗ)?

После того, как контейнер физически разгружен, таможенный брокер, владелец товаров или его представитель обязаны выбрать соответствующий таможенный режим, который будет применяться в дальнейшем. Выбор таможенного режима является обязательным, он должен быть определен к концу рабочего дня, следующего за днем прибытия товаров в порт (статья 176 ТК РМ). При этом на декларанта не оказывается давление в целях помещения товаров в режим свободной экономической зоны, нет необходимости подавать более, чем одну таможенную декларацию.

Какая процедура предусмотрена в МСПД касательно транзита товаров из свободной экономической зоны (СЭЗ)?

В рамках исследования Миссия EUBAM стремилась разобраться в процедурах транзита, осуществляемых в рамках СЭЗ МСПД, и видах сопроводительных документов, которые необходимы для получения разрешения на выпуск товаров и помещение их в режим. Подтверждающие документы, которые необходимы для процедуры транзита, включают: счет-фактуру, упаковочный лист, любые другие транспортные документы, имеющие отношение к товарам или документам ввиду характера товаров, как это требуется в соответствии с Постановлением Правительства № 1140 от 2005 г. — раздел 3, ст. 96, пункт 4. В дополнение к ним могут понадобиться разрешения или лицензии на транзит товаров, попадающих под действие ограничений или подлежащих запрету в Молдове. За выпуск товаров в режим транзита плата не взимается. Брокер не несет дополнительных расходов, за исключением пломбы, которой опечатывается транспортное средство — грузовой автомобиль/контейнер. Однако, в обязательном порядке необходимо оформить/выпустить в свободное обращение в МСПД подакцизные товары, в частности сигареты и нефтепродукты.

³ Таможенные органы принимают копии оригиналов, при условии проставления на них печатей таможенного брокера. Обычная практика заключается в получении сканированных копий этих документов по электронной почте, а затем, для подтверждения подлинности документов, требуется проставление на них печати брокера.

Приложение VIII: Сравнительный анализ свободных экономических зон

Обзор результатов сравнительного анализа законодательства Молдовы и ЕС в области свободных зон

Общие наблюдения

В отношении Закона № 8 (от 2005 года) «О Международном свободном порте Джурджулешть» возникает ряд вопросов и опасений, которые кратко излагаются ниже.

Наибольшую обеспокоенность вызывают предусмотренные под эгидой Министерства экономики подготовка и применение дополнительного законодательства в отношении контроля свободных зон в Молдове (Таможенный кодекс Республики Молдова, раздел 13), регулируемые Законом «О Международном свободном порте Джурджулешть».

Исключение порта из общего таможенного законодательства и применение специального дополнительного закона, обеспечивающего таможенный режим на территории Международного свободного порта Джурджулешть, не соответствует стратегическим целям Свода таможенных стандартов ЕС, которыми предусмотрено: «администрации должны разрабатывать правовую базу, которая бы предоставляла таможене полномочия принимать решения по таможенным административным вопросам».

Специальные изменения в законодательстве.

1.

В статью 1 («Общие положения») предлагается включить новый пункт 1/1 и объявить **порт пунктом пропуска с особым статусом**, а также предусмотреть возможность (1) ввозить на территорию порта (размещать на территории)/ вывозить с территории товары, (2) обрабатывать товары и (3) выпускать товары для конечного потребления. Всё это подготовлено в форме отдельных статей 7/1, 7/2 и 7/3 соответственно.

Таможенным законодательством ЕС не предусмотрены соответствующие положения в данной области, которые бы касались особого статуса портов в качестве пунктов пропуска (ПП). Кроме того, в рамках новых законодательных предложений в Молдове, в отличие от действующего таможенного законодательства ЕС, отсутствуют сноска на существующие положения об эффективных «таможенных проверках и контроле». В соответствии с Таможенным кодексом союза (ТКС), товары, которые размещаются под режим свободной зоны, как правило, подлежат таможенному контролю и могут подлежать таможенным проверкам. Из-за отсутствия таких нормативных положений в предложенном законе нельзя наделять портовый ПП особым статусом свободной зоны.

Таможенный кодекс Союза (Преамбула)

(49) В свете усиления мер по обеспечению безопасности, размещение товаров в свободных зонах должно стать таможенным режимом, а товары должны подлежать таможенному контролю при ввозе, также должны контролироваться документы на них.

Статья 3 ТКС — Сфера применения таможенного законодательства, задача таможи и определения /Задача таможенных органов

Таможенные органы несут основную ответственность за контроль международной торговли Союза, содействуя таким образом честной и открытой торговле, реализации внешних аспектов внутреннего рынка, политике общей торговли и другим общим политическим мерам Союза, которые влияют на торговлю, и общей безопасности цепи поставок в целом.

Статья 5 ТКС — Определения

- Под «*таможенным контролем*» понимают действие, в целом предпринимаемое таможенными органами с целью обеспечения соблюдения таможенного законодательства, а также, при необходимости, других положений, применяемых по отношению к товарам, подлежащим такому действию;
- под «*таможенными проверками*» понимают конкретные мероприятия, осуществляемые таможенными органами для обеспечения соблюдения таможенного и другого законодательства, регулирующего ввоз, вывоз, транзит, перемещение, хранение и конечное использование товаров, перевозимых между таможенной территорией Союза и странами или территориями за её пределами, а также присутствие и перемещение на таможенной территории Союза товаров третьих стран и товаров, размещенных под режимом конечного использования;

Статья 134 ТКС — Ввоз товаров на таможенную территорию Союза/Таможенный контроль

С момента ввоза товары, ввезенные на таможенную территорию Союза, находятся под таможенным контролем и могут подлежать таможенным проверкам.

Они остаются под таким контролем до тех пор, пока это необходимо для определения их таможенного статуса, и не освобождаются от него без разрешения таможенных органов.

Товары, не происходящие из Союза, остаются под таможенным контролем до момента изменения их таможенного статуса, вывоза с таможенной территории Союза или уничтожения.

Статья 267 ТКС — Формальности при вывозе товаров/Таможенный контроль и формальности при вывозе

Товары, вывозимые с таможенной территории Союза, находятся под таможенным контролем и могут подлежать таможенным проверкам.

Статья 139 ТКС — Предъявление товаров таможене

1. Товары, ввозимые на таможенную территорию Союза, предъявляются таможене незамедлительно по прибытии в назначенном таможенном органе или в любом другом месте, предназначенном для этих целей или одобренном таможенными органами, или в свободной зоне одним из следующих лиц:
 - a) лицом, которое завезло товары на таможенную территорию Союза;
 - b) лицом, от чьего имени или в чьих интересах выступает лицо, которое завезло товары на таможенную территорию Союза;
 - c) лицом, взявшим на себя обязательства по перевозке товаров после их прибытия на таможенную территорию Союза (...).
3. Несмотря на обязательства лица, упомянутого в пункте 1, товары могут предъявляться одним из следующих лиц: (...)
 - a) лицом, которое непосредственно помещает товары под определенный таможенный режим;
 - b) держателем разрешения на функционирование складских помещений или лицом, осуществляющим деятельность в свободной зоне. (...)
7. Без соответствующего разрешения таможенных органов товары, предъявленные таможене, не перемещаются с того места, где они были предъявлены.

Поправкой предусматривается предоставление порту «особого статуса» без полного определения терминологии.

2.

Предлагается, чтобы территория порта также включала акваторию (кроме терминала нефтепродуктов, грузового терминала, пассажирского терминала и территории развития порта).

В соответствии с регламентом ЕС, государства-члены (статья 243 ТКС) определяют участок, который входит в каждую из зон, но свободная зона должна быть закрытой территорией, физически огороженной забором или стеной.

Статья 243 ТКС — Специальные режимы/Хранение/Свободные зоны/Предназначение свободных зон

1. Государства-члены могут отвести части таможенной территории Союза под свободные зоны. Для каждой свободной зоны государство определяет границы и пункты въезда и выезда.

2. Страны-участницы передают Комиссии информацию о своих функционирующих свободных зонах.

3. Свободные зоны должны быть огорожены.

Периметр ограждения, а также пункт въезда и выезда из свободных зон, находятся под таможенным контролем.

4. При въезде или выезде из свободных зон таможенные органы могут выполнять проверки лиц, товаров и транспортных средств.

Более того, товары, ввозимые в свободную зону, считаются размещенными под режим свободной зоны и находятся под таможенным контролем, выполняемым таможенными органами при ввозе или вывозе.

Ограждение вокруг свободных зон должно быть поставлено таким образом, чтобы содействовать таможенному контролю, осуществляемому таможенными органами за пределами этих зон, а также предотвращать несанкционированный вывоз товаров с их территории. Субъекты экономической деятельности (например, предприятия), принимающие участие в международной торговле, должны в обязательном порядке зарегистрироваться и получить номер EORI (регистрационный номер субъекта экономической деятельности). Перед началом осуществления деятельности субъектом, получившим разрешение на размещение товаров под режим свободной зоны, необходимо, чтобы таможенные органы одобрили учёт товарных запасов.⁴

Статья 214 ТКС — Таможенный кодекс Союза/Специальные режимы/Учётные записи

За исключением режима транзита, или если предусмотрено иное, держатель разрешения, держатель режима и все лица, осуществляющие деятельность по хранению, обработке, переработке товаров, продаже или покупке товаров в свободных зонах, ведут учетные записи в форме, утвержденной таможенными органами.

Учетные записи включают в себя информацию и данные, позволяющие таможенным органам осуществлять контроль определенного режима, особенно в части идентификации товаров, помещенных под данный режим, их таможенного статуса и перемещения.

Статья 237 ТКС — Хранение/Сфера действия

1. В режиме хранения товары, не происходящие из Союза, могут находиться на таможенной территории Союза без применения к ним следующих мер:

а) ввозных пошлин;

б) других платежей, в соответствии с другими действующими правилами;

в) мер торговой политики, если они не запрещают ввоз товаров на таможенную территорию Союза или их вывоз за пределы этой территории.

2. Товары, происходящие из Союза, могут помещаться под режим таможенного склада или свободной зоны в соответствии с законодательством Союза, регулирующим определенные области, или с целью получения льгот, предусматривающих возврат или освобождение от уплаты ввозных пошлин.

⁴ Товары, ввозимые в свободную зону считаются размещенными под режим свободной зоны (245 пункт 3, без ущерба для 246 ТКС).

Статья 245 ТКС — Предъявление товаров и их помещение под режим

1. Товары, ввезенные в свободную зону, предъявляются таможенному органу и проходят установленные таможенные формальности в следующих случаях:
 - a) если они завезены в свободную зону напрямую из-за пределов таможенной территории Союза;
 - b) если они были помещены под таможенный режим, который завершился или обязательства по которому были выполнены в момент помещения этих товаров под режим свободной зоны;
 - c) если они помещены под режим свободной зоны с целью получения выгоды от решения, которым предусматривается возврат или освобождение от уплаты ввозных пошлин;
 - d) если такие формальности предусматриваются законодательством, отличным от таможенного.
2. Товары, ввезенные в свободную зону при обстоятельствах, отличающихся от упомянутых в пункте 1, не подлежат предъявлению в таможенный орган.
3. Без ущерба Статье 246 товары, ввезенные в свободную зону, рассматриваются как помещенные под режим свободной зоны:
 - a) в момент их ввоза в свободную зону, за исключением случаев, когда они уже были помещены под другой таможенный режим, или
 - b) в момент завершения режима транзита, за исключением случаев, когда они были незамедлительно помещены под другой последующий таможенный режим.

*Поправкой предусмотрена возможность **включения дополнительных зон на территории порта** без соответствующего определения обязательных мер безопасности и таможенного контроля.*

3.

Предлагается, чтобы **название статьи 7 было изменено** с «Таможенный режим» на «Таможенные процедуры».

В соответствии с описанием в Законе «О Международном свободном порте Джурджулешть», под термином «таможенный режим» понимают: «систему мероприятий, которые обеспечиваются таможенными органами». С другой стороны, в Таможенном кодексе Молдовы дается определение «таможенному режиму» как понятию, аналогичному значению термина «таможенная процедура», предусмотренному нормами ЕС. Как объясняется, цель поправки обусловлена тем фактом, что «можно предположить, что предлагаемое название соответствует терминологии Таможенного кодекса Союза», однако это не так.

Изменения в терминологии в том виде, в котором они предлагаются, не соответствуют действующим нормам ЕС, связанным с «таможенными режимами (процедурами)», которые определены в Таможенном кодексе Союза.

Статья 5 — ТКС/Определения

(16) под «таможенным режимом» подразумевается любой из нижеследующих режимов, под который, в соответствии с Кодексом, могут размещаться товары:

- a) выпуск в свободное обращение;
- b) специальные режимы;
- c) экспорт;

Статья 210 ТКС — Специальные режимы/Сфера действия

Товары могут быть помещены под один из следующих видов специальных режимов:

- a) транзит, включающий внешний и внутренний транзит;
- b) хранение, включающее таможенный склад и свободные зоны;
- c) специальное применение, включающее временный ввоз и выпуск для внутреннего потребления;
- d) переработка, включающая переработку на таможенной территории и за её пределами.

4.

Также планируется, что будут даны отсылки на вновь предложенные статьи 7/1, 7/2 и 7/3, которыми определяются **режимы, применяемые к различным товарам в зависимости от их конечного назначения (чтобы заменить описанное в общих словах обязательство таможенного декларирования)**. И, что самое главное, в статью 7 вновь вводится ряд положений, которые были удалены в 2012 году. Наконец, удаляется пункт, который касается некоторых аспектов таможенного режима (предлагается включить эти аспекты в новые статьи 7/1, 7/2 и 7/3). Также по тексту предлагается внести небольшие корректировки в формулировку.

В соответствии с положениями ЕС⁵, свободные зоны при ввозе, в основном, используются для хранения товаров происхождением не из ЕС до их выпуска в свободное обращение. Пока товары хранятся в свободной зоне нет необходимости подавать декларацию на импорт⁶. Импортные и экспортные декларации подаются только, когда товары покидают зону свободной торговли.

Режим свободной зоны также применяется к хранимым в свободных зонах товарам Союза, которые могут рассматриваться как уже экспортированные. В принципе, считается, что после ввоза в свободную зону товары, на которые распространяется экспортная компенсация, находятся за пределами таможенной территории ЕС⁷.

Правила, которые предусмотрены положениями законодательства ЕС⁸, связанными с отказом от подачи таможенной декларации при въезде в свободную зону, заключаются в обязательном ведении учёта товарных запасов в формате, одобренном таможенными органами. Это считается основным методом таможенных проверок и контроля. Все лица, осуществляющие деятельность по хранению, обработке, переработке, продаже и приобретению товаров в свободной зоне должны вести учёт в формате, утвержденном таможенными органами. Товары вносятся в учёт, как только они попадают в помещение такого лица. Учёт товарных запасов должен позволять таможенным органам идентифицировать товары, в нём должна содержаться информация о перемещении этих товаров. Все товары под режимом свободной зоны (происхождением из Союза и вне его территории) вносятся в учёт товарных запасов держателя режима, равно как и всех лиц, осуществляющих деятельность, включающую хранение, обработку, переработку, продажу или покупку товаров в свободной зоне.

Статья 158 ТКС — Размещение товаров под таможенный режим/Таможенное декларирование товаров и таможенный контроль товаров Союза

1. Все товары, подлежащие помещению под какой-либо таможенный режим, за исключением режима свободной зоны, указываются в таможенной декларации, соответствующей определенному режиму.(...)
3. Товары Союза, заявленные на режим экспорта, внутреннего транзита на территории Союза или переработки вне таможенной территории, подлежат таможенному контролю с момента принятия декларации, упомянутой в пункте 1, до момента их вывоза с таможенной территории

5 См. ст. 237 ТКС, пункт 1.

6 См. ст. 237, 158, которые имеют косвенное отношение к вопросу.

7 См. ст. 237, пункт 2.

8 См. ст. 158 ТКС.

Союза, отказа в пользу государства, уничтожения или признания таможенной декларации недействительной.

*Поправкой предусматривается **восстановление удаленных в 2012 году статей** без указания необходимости проведения таможенных проверок и контроля, предусмотренных таможенным законодательством ЕС (действующим и предлагаемым).*

5.

Предлагается включить новую статью 7/1, регулируемую ввоз, размещение и вывоз товаров через порт. В данной статье предусматривается **обязательство заранее уведомлять об этом таможенню (за 6 часов до) с помощью коносамента** (или другого товаросопроводительного документа), подаваемого в электронной форме. **Период нахождения товаров в порту без гарантии или уплаты импортных пошлин составляет до 90 дней** (с возможностью продления этого периода). По истечении этого срока товары должны быть либо помещены под таможенный режим, либо вывезены. **В отношении грузов могут осуществляться определенные действия с целью сохранения их целостности или подготовки для продажи/перевозки** (например, сортировка, упаковка, маркировки и т.д.) без изменения их тарифной классификации. Для таких действий разрешение таможенного органа не требуется (необходимо его только проинформировать). Статьей разрешается **временный ввоз товаров и транспортных средств с остальной части таможенной территории на территорию порта не для потребления на срок до 20 дней**. Для этого необходимо только проинформировать таможенню в соответствии с порядком, утвержденным Правительством.

Как отмечалось, предполагается, что в поправке, внесенной в законодательство Молдовы, не требуется предъявлять товары в таможенный орган, необходимо только заранее подавать коносамент или другой товаросопроводительный документ.

В целом, законодательством Союза предусмотрено требование предоставлять на все товары, ввезенные на таможенную территорию Союза, краткую декларацию ввоза независимо от их конечного назначения; декларация должна подаваться в электронном виде в первый таможенный орган ввоза товаров до того, как они попадут на таможенную территорию Союза. Сроки подачи декларации меняются в зависимости от вида транспортного средства и длительности перевозки товара на таможенную территорию Союза.

Общие правила для ввоза товаров на территорию свободных зон, размещения на этой территории и вывоза за её пределы основываются на ведении учёта товарных запасов, благодаря которым таможенный орган может идентифицировать товары; в таком учёте должны учитываться перемещения товаров, а также содержаться информация, позволяющая отслеживать товары в любое время, в частности:

- данные о маркировке, идентификационные номера, число и тип грузовых мест, число и обычное торговое обозначение товаров, а также, в соответствующих случаях, маркировка контейнеров;
- информация, на основании которой можно в любое время отслеживать товары, в частности, их местонахождение, одобренный таможенный режим, назначенное использование после хранения в свободной зоне или на свободных складах или же повторный ввоз товаров в другую часть таможенной территории Сообщества;
- справочные детали транспортных документов, используемые при ввозе или вывозе товаров;
- установление таможенного статуса;
- данные об обычных формах обработки;
- данные о конкретных товарах, которые не подлежат мерам торговой политики или взиманию импортных пошлин при выпуске их в свободное обращение или при временном ввозе, но использование или пункт назначения которых подлежат проверке.

Срок хранения товаров в свободной зоне не ограничен, а любое ограничение функционирования свободных зон не соответствует положениям таможенного законодательства ЕС. Товары могут проходить обычную обработку с целью их сохранения, улучшения их внешнего вида и коммерческого качества или подготовки к распространению, перепродаже.

Статья 220 ТКС — Специальные режимы/Обычные формы обработки

Товары, помещенные под режим таможенного склада, переработки или свободной зоны, могут быть подвергнуты обычной обработке с целью сохранения, улучшения состояния или товарного вида, подготовки для распространения или перепродажи.

Статья 238 ТКС — Хранение/Длительность режима хранения

Не существует ограничений в сроках нахождения товаров в режиме хранения.

6.

Предлагается **новая статья 7/2**, которая позволит ввозить товары для переработки, в т.ч. с целью изменения их тарифной классификации. Предлагается, чтобы ввоз/вывоз товаров осуществлялся в соответствии с режимом обработки внутри таможенной территории, установленным Таможенным кодексом Молдовы.

Данное предложение считается положительным достижением, т.к. оно соответствует Таможенному кодексу Республики Молдова и, таким образом, обеспечивает правильное применение режима, а также необходимость получения специального разрешения таможенных органов на ведение такого рода деятельности.

Процедура переработки товаров внутри таможенной территории, предусмотренная Таможенным кодексом Молдовы, в целом соответствует нормам ЕС в этой области. Примечание: в соответствии с нормами ЕС⁹, финансовая гарантия является обязательным требованием для получения разрешения на переработку внутри таможенной территории. Если бухгалтерский учёт ведётся в целях таможенного режима (в данном случае — переработки внутри таможенной территории), информацию, содержащуюся в этом учёте, не обязательно указывать в учёте товарных запасов¹⁰.

Статья 211 ТКС — Специальные режимы/Разрешение

1. Разрешение таможенных органов требуется в следующих случаях:

а) для режима переработки на таможенной территории или переработки вне таможенной территории, временного ввоза или конечного использования(...)

3. Если не предусмотрено иное, разрешение, упомянутое в первом пункте, выдается только лицам, соответствующим всем ниже перечисленным условиям: (...)

с) при возникновении таможенного долга или иных сборов в отношении товаров, помещенных в специальный режим, лицо, в соответствии со статьей 89, предоставляет гарантию;

Статья 247 ТКС — Нахождение товаров происхождением не из ЕС в свободных зонах

1. Оставаясь в свободной зоне, товары происхождением не из Союза могут быть выпущены в свободное обращение, помещены под режим переработки на таможенной территории, временного ввоза или конечного использования на условиях, предусмотренных для этих режимов.

В таких случаях товары не рассматриваются как помещенные под режим свободной зоны (...)

⁹ См. ст. 211, пункт 1, 3 ТКС.

¹⁰ См. ст. 245, пункт 3(а) и ст. 247 ТКС

7.

Предлагается новая статья 7/3, на основании которой **можно будет ввозить как иностранные, так и отечественные товары в целях конечного потребления.** Такие иностранные товары будут размещаться под режим импорта, тогда как отечественные — под режим экспорта, и подлежать таможенным пошлинам и мерам экономической политики, **за исключением мест и помещений, предназначенных для резидентов порта** (ст. 7 (3) и (4)). Отечественные товары, стоимость которых не превышает 500 евро и которые ввозятся ежедневно не в коммерческих целях, декларированию не подлежат. **Отходы, вывозимые для уничтожения, не декларируются под таможенный контроль.** На часто ввозимые товары могут подаваться «*периодические декларации*» (за исключением подакцизных товаров). Для обеспечения оплаты потенциальной таможенной пошлины, таможня может затребовать предоставление гарантии (письмо из банка или денежный перевод).

В соответствии с нормами ЕС¹¹, режим свободной зоны применяется к товарам как происхождением из Союза, так за пределами его территории. Товары не из Союза, хранимые в свободных зонах, рассматриваются как ещё не ввезенные на таможенную территорию Союза, тогда как другие определенные товары, хранимые в свободных зонах, могут считаться уже вывезенными с неё.

Как правило, при ввозе в свободную зону товары вносятся в учёт товарных запасов, как только они попадают в помещения лиц, осуществляющих деятельность по хранению, обработке, переработке, продаже или покупке товаров в свободной зоне.

Предложения касательно изменений, которые называются исключениями из таможенных сборов, товарами происхождением в порту, недостаточно обработанными товарами и т.д., не соответствуют положениям ЕС, связанным с уничтожением и потреблением товаров, происходящих не из Союза, в свободной зоне.

Держатель режима свободной зоны обязан вести учёт техники, оборудования и товаров, ввозимых в свободную зону и обеспечивать открытость расходов и доходов, необходимых для осуществления деятельности.

Обязательное предоставление финансовой гарантии для получения разрешения на режим свободной зоны не соответствует положениям статьи¹² законодательства ЕС.

Статья 246 ТКС — Товары из Союза в свободных зонах

Товары, происходящие из Союза, могут завозиться, храниться, перемещаться, использоваться, перерабатываться или потребляться в свободной зоне. В таких случаях товары не будут рассматриваться как помещенные под режим свободной зоны.

Статья 244 ТКС — Специальные режимы/Хранение/Свободные зоны/Строительная и другая деятельность в свободных зонах

- 1.** Сооружение зданий в свободной зоне требует предварительного согласования с таможенными органами.
- 2.** В соответствии с таможенным законодательством, в свободной зоне разрешается промышленная, коммерческая деятельность или деятельность по оказанию услуг. О совершении этих видов деятельности таможенные органы должны быть проинформированы заранее.
- 3.** Таможенные органы могут ввести запреты или ограничения на виды деятельности, упомянутые в пункте 2, исходя из природы товаров, требования об осуществлении таможенного контроля или мер безопасности и защиты.

¹¹ См. ст. 237 ТКС.

¹² См. ст. 89 ТКС и пункт 3 ст. 211 (которые имеют косвенное отношение к вопросу).

4. Таможенные органы могут отказать лицам, которые не могут предоставить необходимые доказательства соблюдения таможенных правил, в осуществлении какой-либо деятельности в свободной зоне.

Статья 247 ТКС — Нахождение товаров происхождением не из ЕС в свободных зонах (...)2. Без ущерба для положений, применяемых к хранению запасов или продовольствия, если это предусматривается данным режимом, пункт 1 не препятствует использованию или потреблению товаров, чей выпуск в свободное обращение или для временного ввоза не повлечет применение ввозных пошлин или мер, установленных в соответствии с общей сельскохозяйственной или торговой политикой.

В случае такого использования или потребления, таможенную декларацию для режимов выпуска в свободное обращение или временного ввоза подавать не требуется.

Однако подача декларации необходима, если на такие товары распространяется тарифное квотирование или тарифный потолок.

8.

Предлагается внести дополнения в Таможенный кодекс Молдовы, чтобы исключить функционирующий в порту транспорт из применения ст. 144 (обязательное уведомление) и ст. 175 (обязательное декларирование).

Предложения о внесении дополнений в Таможенный кодекс в пункт 3 ст. 144 (обязательное уведомление) в сфере таможенного оформления и в пункт 2 ст. 173 (обязательное декларирование) в сфере места декларирования таможенного перевозчика в том, что касается международных свободных портов, не соответствуют правовым требованиям ЕС, а также стратегическим целям Свода таможенных стандартов ЕС, которые заключаются в обеспечении стабильной правовой системы, а также в установлении открытых обязательств и прав таможенных сотрудников, субъектов экономической деятельности и населения.

Данными положениями предусматриваются права субъектов экономической деятельности при осуществлении ими операций, которые не регулируются таможенным законодательством, и поэтому могут ставить под угрозу таможенный контроль.

Более того, институт свободного международного порта не соответствует статьям Таможенного кодекса Молдовы, которыми предусматриваются термины и определения таможенной деятельности, особенно свободных зон.

9.

Также **в статью 175 предлагается внести небольшие корректировки в том, что касается формулировки** (место декларирования).

Причина предложенной поправки к пункту 2 ст. 175 неясна и требует дальнейшего разъяснения.

Сводная таблица спорных вопросов и несоответствий с законодательством ЕС в области свободных зон

1. Исключение порта из общего таможенного законодательства и применение специального дополнительного закона, обеспечивающего таможенный режим на территории Международного свободного порта Джурджулешть, **не соответствует** стратегическим целям Свода таможенных стандартов ЕС, которыми предусмотрено: «администрации должны разрабатывать правовую базу, которая бы предоставляла таможене полномочия принимать решения по таможенным административным вопросам».
2. Поправкой предусматривается предоставление порту «особого статуса» без полного определения терминологии.
3. Поправкой предусмотрена возможность включения дополнительных зон на территории порта без соответствующего определения обязательных мер безопасности и таможенного контроля.
4. Поправкой предусматривается **восстановление удаленных в 2012 году статей** без указания необходимости проведения таможенных проверок и контроля, предусмотренных таможенным законодательством ЕС (действующим и предлагаемым).
5. **Срок хранения товаров в свободной зоне не ограничен, а любое ограничение функционирования свободных зон не соответствует положениям таможенного законодательства ЕС.** Товары могут проходить обычную обработку с целью сохранения, улучшения внешнего вида и коммерческого качества, подготовки к распространению или перепродаже.
6. Процедура переработки товаров внутри таможенной территории, предусмотренная Таможенным кодексом Молдовы, в целом соответствует нормам ЕС в этой области. Примечание: в соответствии с нормами ЕС¹³, финансовая гарантия является обязательным требованием для получения разрешения на переработку внутри таможенной территории. Если бухгалтерский учёт ведётся в целях таможенного режима (в данном случае — переработки внутри таможенной территории), информацию, содержащуюся в этом учёте, не обязательно указывать в учёте товарных запасов¹⁴.
7. **Предложения касательно изменений, которые называются исключениями из таможенных сборов, по товарам происхождения в порту, недостаточно обработанным товарам и т.д., не соответствуют положениям ЕС, связанным с уничтожением и потреблением товаров, происходящих не из Союза, в свободной зоне.**

Обязательное предоставление финансовой гарантии для получения разрешения на режим свободной зоны не соответствует положениям статьи¹⁵ законодательства ЕС.

8. Предложения о внесении дополнений в пункт 3 ст. 144 Таможенного кодекса (обязательное уведомление) в сфере таможенного оформления и в пункт 2 ст. 173 (обязательное декларирование) в сфере места декларирования таможенного перевозчика в том, что касается международных свободных портов, не соответствуют правовым требованиям ЕС, а также стратегическим целям Свода таможенных стандартов ЕС, которые заключаются в обеспечении стабильной правовой системы, и в установлении открытых обязательств и прав таможенных сотрудников, субъектов экономической деятельности и населения.
9. Причина предложенной поправки к пункту 2 ст. 175 неясна и требует дальнейшего разъяснения.

¹³ См. ст. 211, пункт 1, 3 ТКС.

¹⁴ См. ст. 237 ТКС.

¹⁵ См. ст. 89 ТКС и пункт 3 ст. 211 (которые имеют косвенное отношение к вопросу).

Суть вопроса	Таможенный кодекс сообщества	Положения по применению Таможенного кодекса Сообщества	Таможенный кодекс Союза	Обзор поправок
<p>Порт как ПП с особым статусом</p>	<p>Положения, связанные с ПП, не выявлены.</p> <p>Ниже приведены положения, связанные с ввозом товаров в свободные зоны, размещением товаров на и вывозом товаров с территории этих зон, а также их обработкой и конечным потреблением.</p> <p>Статья 37 «Таможенный контроль» 1. Товары, ввозимые на таможенную территорию Сообщества, подлежат таможенному контролю с момента их ввоза. Они могут подлежать контролю со стороны таможенного органа в соответствии с действующими положениями. 2. Они остаются под таким контролем до тех пор, пока не будет определён их таможенный статус, если необходимо, а в случае с товарами не из Сообщества и не в ущерб статье 82 (1) — до изменения их таможенного статуса, ввоза в свободную зону или на свободный склад, их ре-экспорта или уничтожения в соответствии со статьей 182.</p> <p>Статья 38 1. Лицо, которое завозит товары на таможенную территорию Сообщества, незамедлительно перемещает их по маршруту, указанному таможенными органами и с учетом их предписаний (...) (b) товары, ввозимые в свободную зону, завозятся в такую зону напрямую: - морским, воздушным или наземным путем без пересечения другой части таможенной территории Сообщества, если свободная зона прилегает к наземной границе между государством-членом ЕС и третьей страной.</p>	<p>Статья 799 «Определение» В целях данной главы: (а) под «контролем первого типа» понимают проверки, главным образом основанные на существовании ограждения;</p> <p>Статья 803 «Одобрение учёта товарных запасов» 1. Для осуществления деятельности субъектом необходимо, чтобы таможенные органы одобрили учёт товарных запасов, о котором говорится в: — статье 176 Кодекса в отношении свободной зоны контроля первого типа или свободного склада</p>	<p>Преамбула (49) В свете усиления мер по обеспечению безопасности, размещение товаров в свободных зонах должно стать таможенным режимом, а товары должны подлежать таможенному контролю при ввозе, также должны контролироваться документы на них.</p> <p>Статья 3 «Задача таможенных органов» Таможенные органы несут основную ответственность за контроль международной торговли Союза, содействуя таким образом честной и открытой торговле, реализации внешних аспектов внутреннего рынка, политике общей торговли и другим общим политическим мерам Союза, которые влияют на торговлю, и в целом общей безопасности цепи поставок.</p> <p>Статья 5 <u>под «таможенным контролем»</u> понимают действие, в целом предпринимаемое таможенными органами с целью обеспечения соблюдения таможенного законодательства, а также, при необходимости, других положений, применяемых по отношению к товарам, подлежащим такому действию; <u>под «таможенными проверками»</u> понимают конкретные мероприятия, осуществляемые таможенными органами для обеспечения соблюдения таможенного и другого законодательства, регулирующего ввоз, вывоз, транзит, перемещение, хранение и конечное использование товаров, перевозимых между таможенной территорией Союза и странами или территориями за её пределами, а также присутствие и перемещение на таможенной территории Союза товаров третьих стран и товаров, размещенных под режимом конечного использования;</p> <p>Статья 134 «Таможенный контроль» <u>С момента ввоза</u>, товары, ввезенные на таможенную территорию Союза, находятся под таможенным контролем и могут подлежать таможенным проверкам. Они остаются под таким контролем до тех пор, пока это необходимо для определения их таможенного статуса, и не освобождаются от него без разрешения таможенных органов.</p> <p><u>Товары, не происходящие из Союза</u>, остаются под таможенным контролем до момента изменения их таможенного статуса, вывоза с таможенной территории Союза или уничтожения.</p> <p>Статья 267 «Таможенный контроль и формальности при экспорте» Товары, вывозимые с таможенной территории Союза, находятся под таможенным контролем и могут подлежать таможенным проверкам.</p>	<p>В статью 1/1 («Общие положения») предлагается включить новый пункт 1/1 и объявить порт пунктом пропуска с особым статусом, а также предусмотреть возможность (1) ввозить на территорию порта (размещать на территории)/вывозить с территории товары, (2) обрабатывать товары и (3) выпускать товары для конечного потребления. Всё это подготовлено в форме отдельных статей 7/ 1, 7/2 и 7/3 соответственно.</p>

<p>Акватория</p>	<p>Статья 167 «Свободная зона / Общие положения»</p> <p>2. Государства-члены определяют территорию каждой зоны.</p> <p>3. Свободные зоны (...) должны быть огорожены. Государствами-членами определяются пункты въезда и выезда свободной зоны или свободного склада.</p> <p>4. Сооружение зданий в свободной зоне требует предварительного согласования с таможенными органами.</p> <p>Статья 168</p> <p>1. Периметр ограждения, а также пункты въезда и выезда свободных зон (...) находятся под таможенным контролем.</p> <p>Статья 176 «Деятельность в свободной зоне»</p> <p>1. Все лица, осуществляющие деятельность по хранению, обработке, переработке, продаже и приобретению товаров в свободной зоне или на свободном складе должны вести учёт товарных запасов в формате, утвержденном таможенными органами. Товары вносятся в учёт, как только они попадают в помещение такого лица. Учёт товарных запасов должен позволять таможенным органам идентифицировать товары, в нём должна содержаться информация о перемещении этих товаров.</p>	<p>Статья 805 «Проверки»</p> <p>Ограждение вокруг свободных зон должно быть поставлено таким образом, чтобы содействовать таможенному контролю, осуществляемому таможенными органами за пределами этих зон, а также предотвращать несанкционированный вывоз товаров с их территории.</p>	<p>Статья 237 «Хранение/Сфера применения»</p> <p>1. В режиме хранения <u>товары, не происходящие из Союза</u>, могут находиться на таможенной территории Союза без применения к ним следующих мер:</p> <p>(а) ввозных пошлин;</p> <p>(б) других платежей в соответствии с другими действующими правилами;</p> <p>(с) мер торговой политики, если они не запрещают ввоз товаров на таможенную территорию Союза или их вывоз за пределы этой территории.</p> <p>2. <u>Товары, происходящие из Союза, могут помещаться под режим таможенного склада или свободной зоны</u> в соответствии с законодательством Союза, регулирующим определенные области, или с целью получения преимуществ, предусматривающих возврат или освобождение от уплаты ввозных пошлин. Статья 243 «Назначение свободных зон»</p> <p>1. Государства-члены могут отвести части таможенной территории Союза под свободные зоны.</p> <p>Для каждой свободной зоны государство определяет границы и пункты въезда и выезда (...)</p> <p>3. Свободные зоны должны быть огорожены.</p> <p>Периметр ограждения, а также пункт въезда и выезда из свободных зон находятся под таможенным контролем.</p> <p>4. Лица, товары и транспортные средства при въезде или выезде из свободных зон могут быть подвергнуты проверке таможенными органами.</p> <p>Статья 244 «Строительство и иная деятельность в свободных зонах»</p> <p>1. Сооружение зданий в свободной зоне требует предварительного согласования с таможенными органами.</p> <p>2. В соответствии с таможенным законодательством, в свободной зоне разрешается промышленная, коммерческая деятельность или деятельность по оказанию услуг. О совершении этих видов деятельности таможенные органы должны быть проинформированы заранее.</p> <p>3. Таможенные органы могут ввести запреты или ограничения на виды деятельности, упомянутые в пункте 2, исходя из природы товаров, требования об осуществлении таможенного контроля или мер безопасности и защиты.</p> <p>4. Таможенные органы могут отказать лицам, которые не могут предоставить необходимые доказательства соблюдения таможенных правил, в осуществлении какой-либо деятельности в свободной зоне.</p>	<p>Предлагается, чтобы территория порта также включала акваторию (кроме терминала нефтепродуктов, грузового терминала, пассажирского терминала и территории развития порта).</p>
-------------------------	---	--	--	--

<p>Восстановление ранее удаленных положений</p>	<p>Статья 170 «Помещение товаров в свободные зоны» 1. (...) при ввозе товаров в свободную зону или на свободный склад не требуется предъявлять их таможенным органам, равно как и подавать таможенную декларацию (за некоторыми исключениями).</p> <p>Статья 4 «Определения» (15) Под «таможенной процедурой или использованием товаров» понимают: (a) размещение товаров под таможенный режим; (b) ввоз товаров в свободную зону или на свободный склад; (c) реэкспорт товаров с таможенной территории Сообщества; (d) уничтожение товаров; (e) отказ от товаров в пользу казны. (16) Под «таможенным режимом» понимают: (a) выпуск в свободное обращение; (b) транзит; (c) хранение на таможенном складе; (d) переработку товаров внутри таможенной территории; (e) переработку товаров под таможенным контролем; (f) временный ввоз; (g) переработку товаров вне таможенной территории; (h) экспорт. (17) Под «таможенным декларированием» понимают действие, которым лицо в установленной форме и в определенном порядке заявляет о своём желании поместить товары под какой-либо таможенный режим.</p>	<p>Статья 804 «Одобрение учёта товарных запасов» 1. Заявка на получение одобрения учёта товарных запасов подается в письменном виде таможенным органам, назначенным государством-членом ЕС, в котором находится свободная зона или свободный склад. 2. В упомянутой в пункте 1 заявке указывается, какая предусмотрена деятельность, эта информация рассматривается, как уведомление, упоминаемое в статье 172 (1) Кодекса. Заявка должна включать в себя следующее: (a) детальное описание учёта товарных запасов, который ведётся или будет вестись; (b) характер и таможенный статус товаров, которых касается указанная деятельность; (c) где уместно, таможенный режим, под которым будет осуществляться деятельность; (d) любую другую информацию, необходимую таможенным органам для обеспечения надлежащего применения положений.</p>	<p>Статья 158 «Таможенное декларирование товаров и таможенный контроль товаров, происходящих из Союза» 1. Все товары, подлежащие помещению под какой-либо таможенный режим, за исключением режима свободной зоны, указываются в таможенной декларации, соответствующей определенному режиму.</p> <p>Статья 5 «Определения» (16) под «таможенным режимом» понимают любой из нижеследующих режимов, под который в соответствии с Кодексом могут размещаться товары: (a) выпуск в свободное обращение; (b) специальные режимы; (c) экспорт;</p> <p>Статья 210 «Специальные режимы» Товары могут быть помещены под один из следующих видов специальных режимов: (a) транзит, включающий внешний и внутренний транзит; (b) хранение, включающее таможенный склад и свободные зоны; (c) специальное применение, включающее временный ввоз и выпуск для внутреннего потребления; (d) переработка, включающая переработку на таможенной территории и за её пределами.</p> <p>Статья 214 «Учетные записи» 1. За исключением режима транзита, или если иное предусмотрено, держатель разрешения, держатель режима и все лица, осуществляющие деятельность по хранению, обработке или переработке товаров, или продаже или покупке товаров в свободной зоне, ведут учетные записи в форме, утвержденной таможенными органами. Учетные записи включают в себя информацию и данные, позволяющие таможенным органам осуществлять контроль определенного режима, особенно в части идентификации товаров, помещенных под данный режим, их таможенного статуса и перемещения (...)</p>	<p>Предлагается, чтобы название статьи 7 было изменено с «таможенного режима» на «таможенные процедуры». Кроме того, даётся отсылка на вновь предложенные статьи 7/1, 7/2 и 7/3, которыми определяется режим, применяемый к различным товарам в зависимости от их конечного назначения (чтобы заменить описанное в общих словах обязательство таможенного декларирования). И, что самое главное, в статью 7 вновь вводится ряд положений, которые были удалены в 2012 году. Наконец, удаляется пункт, который касается некоторых аспектов таможенного режима (предлагается включить эти аспекты в новые статьи 7/1, 7/2 и 7/3). Также по тексту предлагается внести небольшие корректировки в формулировку.</p>
--	---	--	---	---

<p>Ввоз/нахождение/вывоз товаров через порт</p>	<p>Статья 169 «Размещение товаров в свободных зонах» Товары как происхождения из Сообщества, так и из других стран могут помещаться в свободные зоны или на свободный склад.</p> <p>Статья 170 1. (...) при ввозе товаров в свободную зону или на свободный склад не требуется предъявлять их таможенным органам, равно как и подавать таможенную декларацию.</p> <p>Функционирование свободных зон</p> <p>Статья 171 1. Срок нахождения товаров в свободных зонах не ограничен (...).</p> <p>Статья 172 1. В свободной зоне разрешается промышленная, коммерческая деятельность или деятельность по оказанию услуг (...) О совершении этих видов деятельности таможенные органы уведомляются заранее. 2. Таможенные органы могут ввести запреты или ограничения на виды деятельности, упомянутые в пункте 1, исходя из природы товаров или на основании требования об осуществлении таможенного контроля.</p> <p>Статья 173 В отношении товаров, происходящих не из Сообщества и помещенных в свободную зону или на свободный склад, пока они находятся в свободной зоне (...), осуществляются обычные формы обработки, предусмотренные статьёй 109 (1); при этом разрешение не требуется; (...)</p> <p>Статья 109 В отношении импортных товаров могут осуществляться обычные формы обработки с целью сохранения этих товаров, улучшения их внешнего вида и торгового качества, подготовки для распространения или перепродажи.</p>	<p>Статья 806 «Контроль» В учёт товарных запасов в свободной зоне или на свободном складе вносится следующая информация: (a) данные о маркировке, идентификационные номера, число и тип грузовых мест, число и обычное торговое обозначение товаров, а также, в соответствующих случаях, маркировка контейнеров; (b) данные, на основании которых можно в любое время отслеживать товары, в частности, их местонахождение, одобренный таможенный режим, назначенное использование после хранения в свободной зоне или на свободных складах или же повторный ввоз товаров в другую часть таможенной территории Сообщества; (c) справочные детали транспортных документов, используемых при ввозе или вывозе товаров; (d) указание таможенного статуса и, где это уместно, справочные данные по сертификату, подтверждающему этот статус в соответствии со статьёй 812; (e) данные об обычных формах операций по переработке; (f) в зависимости от ситуации какие-либо из данных, предусмотренных статьями 549, 550 или 583; (g) данные о конкретных товарах, которые не подлежат мерам торговой политики или взиманию импортных пошлин при выпуске их в свободное обращение или при временном ввозе, но использование или пункт назначения которых подлежат проверке; (h) любые дополнительные данные, необходимые для краткой экспортной декларации и предусмотренные приложением 30А, в случае, когда они требуются в соответствии со статьёй 182с Кодекса.</p> <p>Таможенные органы могут отказаться от требования предоставить какие-либо из указанных выше данных, если это не скажется на контроле или проверках в свободной зоне или на свободном складе.</p> <p>Если бухгалтерский учёт ведётся в целях таможенного режима, информацию, содержащуюся в этом учёте, не обязательно указывать в учёте товарных запасов.</p>	<p>Статья 127 «Подача краткой импортной декларации» 1. Товары, ввозимые на таможенную территорию Союза, заявляются в краткой импортной декларации. (...) 3. Краткая импортная декларация подается в таможенный орган первого пункта ввоза в определенный период времени до прибытия товаров на таможенную территорию Союза. (...) Краткая импортная декларация подается перевозчиком.(...) 7. Таможенные органы могут разрешить использование коммерческих, портовых или транспортных информационных систем для подачи краткой импортной декларации при условии, что в этих системах содержатся необходимые для такой декларации сведения, и что эти сведения доступны в определенный период времени до ввоза таких товаров на таможенную территорию Союза. 8. Вместо подачи краткой импортной декларации таможенные органы могут согласиться на подачу уведомления и на получение доступа к сведениям краткой импортной декларации, которые содержатся в компьютерной системе субъекта экономической деятельности.</p> <p>Статья 220 «Обычные формы обработки» Товары, помещенные под режим таможенного склада, переработки или свободной зоны, могут быть подвергнуты обычной обработке с целью их сохранения, улучшения состояния или товарного вида, подготовки для распространения или перепродажи.</p> <p>(с) лицом, взявшим на себя обязательства по перевозке товаров после их прибытия на таможенную территорию Союза (...).</p> <p>3. <u>Несмотря на обязательства лица, упомянутого в пункте 1, товары могут предъявляться одним из следующих лиц:</u> (...) (a) лицом, которое непосредственно помещает товары под определенный таможенный режим; (b) держателем разрешения на функционирование складских помещений или лицом, осуществляющим деятельность в свободной зоне.(...) 7. Без соответствующего разрешения таможенных органов товары, предъявленные таможене, <u>не перемещаются</u> с того места, где они были предъявлены.</p>	<p>Предлагается включить новую статью 7/1, регулиющую ввоз, размещение и вывоз товаров через порт. В данной статье предусматривается обязательство заранее уведомлять об этом таможенно (за 6 часов) с помощью коносамента (или другого товаросопроводительного документа), подаваемого в электронной форме. Период нахождения товаров в порту без гарантии или уплаты импортных пошлин составляет до 90 дней (с возможностью продления этого периода). По истечении этого срока товары должны быть либо помещены под таможенный режим, либо вывезены. В отношении грузов могут осуществляться определенные действия с целью сохранения их целостности или подготовки для продажи/перевозки (например, сортировка, упаковка, маркировка и т.д.) без изменения их тарифной классификации. Для таких действий разрешение таможенного органа не требуется (необходимо его только проинформировать). Статьей разрешается временный ввоз товаров и транспортных средств с остальной части таможенной территории на территорию порта не для потребления на срок до 20 дней. Для этого необходимо только проинформировать таможенно в соответствии с порядком, утвержденным Правительством.</p>
--	---	--	--	---

			<p>Статья 238 «Продолжительность режима хранения» 1. Срок нахождения товаров в режиме хранения не ограничен.</p> <p>Статья 245 «Предъявление товаров и их размещение под режим» 1. Товары, ввезенные в свободную зону, предъявляются таможенному органу и проходят установленные таможенные формальности в следующих случаях: (а) если они завезены в свободную зону напрямую из-за пределов таможенной территории Союза; (б) если они были помещены под таможенный режим, который завершился или обязательства по которому были выполнены в момент помещения этих товаров под режим свободной зоны; (с) если они помещены под режим свободной зоны с целью получения выгоды от решения, которым предусматривается возврат или освобождение от уплаты ввозных пошлин; (d) если такие формальности предусматриваются законодательством, отличным от таможенного.</p> <p>2. Товары, ввезенные в свободную зону при обстоятельствах, отличающихся от упомянутых в пункте 1, не подлежат предъявлению в таможенный орган.</p> <p>3. Без ущерба статье 246 товары, ввезенные в свободную зону, рассматриваются как помещенные под режим свободной зоны: (а) в момент их ввоза в свободную зону, за исключением случаев, когда они уже были помещены под другой таможенный режим; или б) в момент завершения режима транзита, за исключением случаев, когда они были незамедлительно помещены под другой последующий таможенный режим.</p> <p>Статья 139 «Предъявление товаров таможенне» (1. Товары, ввозимые на таможенную территорию Союза, <u>предъявляются таможенне незамедлительно по прибытии</u> в назначенном таможенном органе или в любом другом месте, предназначенном для этих целей или одобренном таможенными органами, или <u>в свободной зоне одним из следующих лиц</u>: (а) лицом, которое завезло товары на таможенную территорию Союза; (b) лицом, от чьего имени или в чьих интересах выступает лицо, которое завезло товары на таможенную территорию Союза;</p>	
<p>Обработка товаров внутри таможенной территории</p>	<p>Статья 173 Товары, происходящие не из Сообщества и помещенные в свободную зону (...), могут, оставаясь в свободной зоне (...), помещаться под режим переработки внутри таможенной территории в соответствии с условиями, предусмотренными данным режимом.</p>		<p>Статья 211 «Специальные режимы/Разрешение» 1. Разрешение таможенных органов требуется в следующих случаях: (а) для режима переработки на таможенной территории или переработки вне таможенной территории, временного ввоза или конечного использования(...) 3. Если не предусмотрено иное, разрешение, упомянутое в первом пункте, выдается только лицам, соответствующим всем ниже перечисленным условиям: (...) (с) при возникновении таможенного долга или иных сборов в отношении товаров, помещенных в специальный режим, лицо, в соответствии со статьей 89, предоставляет гарантию;</p> <p>Статья 247 ТКС — Нахождение товаров происхождением не из ЕС в свободных зонах Оставаясь в свободной зоне, <u>товары происхождением не из Союза могут</u> быть выпущены в свободное обращение, помещены под режим переработки на <u>таможенной территории</u>, временного ввоза или конечного использования на условиях, предусмотренных для этих режимов. В таких случаях товары не рассматриваются как помещенные под режим свободной зоны (...)</p>	<p>Предлагается новая статья 7/2, которая позволит ввозить товары для переработки, в т.ч. с целью изменения их тарифной классификации. Предлагается, чтобы ввоз/вывоз товаров осуществлялся в соответствии с режимом обработки внутри таможенной территории, установленным Таможенным кодексом Молдовы.</p>

<p>Товары для конечного потребления</p>	<p>Статья 173 Товары, происходящие не из Сообщества и помещенные в свободную зону (...), могут, оставаясь в свободной зоне, (g) уничтожаться при условии, что заинтересованное лицо предоставляет таможенным органам всю необходимую по их мнению информацию.</p> <p>Статья 175 1. (...) как товары, происходящие из Союза, так и товары, не происходящие из Союза (...), не используются и не потребляются в свободных зонах (...). 2. Без ущерба для положений, применяемых к хранению запасов или продовольствия, если это предусматривается определенным режимом, пункт 1 не препятствует использованию или потреблению товаров, выпуск в свободное обращение или временный ввоз которых не повлечет применение ввозных пошлин или мер, установленных в соответствии с общей сельскохозяйственной или торговой политикой. В таком случае декларация на выпуск в свободное обращение или временный ввоз не требуется.</p> <p>Статья 205 1. Таможенный долг при импорте возникает через (...) потребление или использование в свободной зоне или на свободном складе товаров, облагаемых импортными пошлинами, на условиях, которые отличаются от предусмотренных действующим законодательством. В случаях исчезновения товаров, когда таможенным органам не предоставляется удовлетворительное объяснение, эти органы могут посчитать, что товары были потреблены или использованы в свободной зоне или на свободном складе. 2. Долг возникает в момент потребления и первого использования товаров на условиях, отличных от предусмотренных действующим законодательством. 3. Должником является лицо, которое потребило или использовало товары, а также любое другое лицо, которое намеренно приняло в этом участие. Если такое лицо определить нельзя, то должником будет являться последний субъект, который по данным таможенных органов владел товарами, облагаемыми таможенным долгом.</p>		<p>Статья 246 «Товары из Союза в свободных зонах» Товары, происходящие из Союза, могут завозиться, храниться, использоваться, перерабатываться или потребляться в свободной зоне. В таких случаях товары не будут рассматриваться как помещенные под режим свободной зоны.</p> <p>Статья 247 «Нахождение товаров происхождением не из ЕС в свободных зонах» (...)Без ущерба для положений, применяемых к хранению запасов и продовольствия, если это предусматривается данным режимом, пункт 1 не препятствует использованию или потреблению товаров, выпуск которых в свободное обращение или для временного ввоза не повлечет применение ввозных пошлин или мер, установленных в соответствии с общей сельскохозяйственной или торговой политикой. В случае такого использования или потребления таможенную декларацию для режимов выпуска в свободное обращение или временного ввоза подавать не требуется. Однако подача декларации необходима, если на такие товары распространяется тарифное квотирование или тарифный потолок.</p>	<p>Предлагается новая статья 7/3, на основании которой можно будет ввозить как иностранные, так и отечественные товары в целях конечного потребления. Такие иностранные товары будут размещаться под режим импорта, тогда как отечественные — под режим экспорта, и подлежать таможенным пошлинам и мерам экономической политики, за исключением мест и помещений, предназначенных для резидентов порта (ст. 7 (3) и (4)). Отечественные товары, стоимость которых не превышает 500 евро и которые ввозятся ежедневно не в коммерческих целях, декларированию не подлежат. Отходы, вывозимые для уничтожения, не декларируются под таможенный контроль. На часто ввозимые товары могут подаваться «периодические декларации» (за исключением подакционных товаров). Для обеспечения оплаты потенциальной таможенной пошлины, таможня может затребовать предоставление гарантии (письмо из банка или денежный перевод).</p>
<p>Таможенный кодекс</p>	<p>Соответствующие положения не выявлены.</p>			<p>Предлагается внести дополнения в Таможенный кодекс, чтобы исключить функционирующий в порту транспорт из применения ст. 144 (обязательное уведомление) и ст. 175 (обязательное декларирование). Также в статью 175 предлагается внести небольшие корректировки в том, что касается формулировки (место декларирования).</p>

Приложение IX: Зоны переработки товаров на экспорт (ЗПТЭ)¹⁶

ЗПТЭ — это географические анклавов, созданные за пределами таможенной территории с целью поддержания производства товаров на экспорт и предоставления услуг зарубежным предпринимателям.

В целом, ЗПТЭ устанавливаются для содействия экспорту нетрадиционных промышленных товаров, повышения конкурентоспособности экспортеров, привлечения инвесторов, диверсификации экономики, создания рабочих мест, применения новых технологий, развития и роста.

Вопросы

В ЗПТЭ предприятия могут импортировать сырье и компоненты без уплаты импортных пошлин и налогов. Кроме того, они пользуются еще несколькими преимуществами, среди которых могут быть освобождение от налогов на продажу, акцизных сборов и налогов на прибыль, освобождение от промышленных регламентов, применяемых в других частях страны, преимущества, связанные с трудовым законодательством, иностранной валютой и другими факторами, а также обеспечение инфраструктурой. Обязательным условием для этих преимуществ является то, что произведенные изделия должны экспортироваться и что все импортированные составные должны либо полностью использоваться в зоне, либо вывозиться обратно. В некоторых странах допускается продажа на местный рынок части выпущенной продукции.

За последние годы, при смещении акцента с импортозамещения в сторону отраслей, ориентированных на экспорт, многие развивающиеся страны получили стимул к созданию ЗПТЭ, а их использование быстро увеличивается. Однако опыт показывает, что создание ЗПТЭ является успешным для продвижения экспорта только в ограниченном количестве случаев. Многие из таких зон оказались неудачным вложением инвестиций по причине невыгодного расположения, высоких инвестиционных расходов, несоответствующего управления или же, что гораздо серьезнее, из-за того, что условия экономической политики в стране не способствовали эффективному производству товаров на экспорт.

Обычно ЗПТЭ ограничиваются рамками специально выделенной промышленной зоны, однако в некоторых случаях, что в последнее время наблюдается все чаще, предприятия за пределами такой ограниченной зоны получают статус зон одного предприятия. Из развивающихся стран часто поступает информация об утечке товаров из ЗПТЭ на внутренний рынок без уплаты пошлин. Особенно это характерно для тех случаев, когда ЗПТЭ не достаточно надежно отделены географически от обычной таможенной зоны и когда существует несколько зон одного предприятия, что усложняет для таможенники контроль за тем, что ввозится в такие зоны и что вывозится из каждой из таких зон. Утечка товаров из ЗПТЭ на внутренний рынок, которая приводит к потере поступлений в бюджет, будет оставаться проблемой до тех пор, пока предприятия ЗПТЭ не будут надлежащим образом вести учет и соблюдать налоговые требования и пока таможенники не будут полагаться в основном на контроль, основанный на документах отчетности.

Организация таможенного дела в зонах переработки товаров на экспорт

Во исполнение таможенного законодательства, ЗПТЭ расположены за пределами таможенной территории, хотя физически они находятся в пределах государственных границ и являются частью национальной экономики. В связи с этим ЗПТЭ нуждаются в таможене, чтобы обеспечить два вида таможенного контроля.

¹⁶ См. Руководство по модернизации таможенной службы.

Во-первых, в отношении перемещения товаров из ЗПТЭ на внутренний рынок и наоборот, ЗПТЭ должна рассматриваться как зарубежная страна. На дорогах из зоны в остальную часть страны должны быть установлены таможенные посты, чтобы обеспечить соблюдение соответствующих таможенных законов. Импорт из ЗПТЭ на внутренний рынок, если таковой разрешается, должен получать такой же режим, как импорт из-за рубежа. Поставки товаров с внутреннего рынка в ЗПТЭ должны рассматриваться как экспорт.

Чтобы предотвратить случаи попадания на внутренний рынок товаров, импортированных или произведенных в ЗПТЭ, необходимо установить таможенное наблюдение. Поскольку ЗПТЭ представляет собой закрытую географическую зону, то это не должно вызывать серьезных затруднений для таможни. Однако обстоятельства складываются по-другому, если ЗПТЭ не достаточно хорошо географически отделена от обычной таможенной зоны, особенно это касается зон одного предприятия. Как уже упоминалось выше, сложно обеспечивать соблюдение законодательства в зонах одного предприятия.

Во-вторых, что касается импорта в ЗПТЭ и экспорта из ЗПТЭ, то для контроля и ведения статистики требуется таможенная документация. Одним из главных условий и особенностей бесперебойной работы типичной ЗПТЭ является хорошо организованное управление. Оно включает в себя упорядоченные требования в отношении таможенной документации на импортируемые сырье и товары производственного назначения и на экспортируемые конечные продукты. В странах, где таможенная служба не отвечает современным стандартам, требования к таможенной документации, касающейся торговых операций в ЗПТЭ, могут создавать трудности для бесперебойной работы.

Чтобы решить эту проблему, часто создается отдельная административная структура как связующее звено между фирмами ЗПТЭ и правительством с целью сокращения административных расходов предприятий таких зон и предотвращения ненужных задержек в их работе. В то же время, как отмечал Уорр (1989), уровень полномочий действовать от имени правительства, предоставленных таким органам, отличается, кроме того другие службы могут противодействовать вмешательству в их «обычные» обязанности и уходить от сотрудничества с органами таких зон.

Опыт организации Зоны переработки товаров на экспорт в Акабе (Иордания) демонстрирует некоторые сложности, которые возникают, например, из-за создания отдельного таможенного ведомства для зоны. В связи с этим рекомендуется возлагать ответственность за таможенные функции, связанные с работой ЗПТЭ, на автономное или полуавтономное подразделение под эгидой национальной таможенной службы.

Другие административные вопросы и рекомендации

Если в данном режиме предусмотрена продажа на местный рынок, то она должна быть ограничена оптовыми сделками. Таможня не сможет эффективно контролировать розничную торговлю.

Если таможня не располагает адекватными возможностями проводить аудиты счетов производителя, то нельзя предоставлять статус ЗПТЭ отдельным заводам, расположенным за пределами анклава ЗПТЭ. Хотя такие предприятия могли бы подойти для режима Производства под таможенным обязательством (ППТО).

Приложение X: Основное торговое законодательство, действующее в Молдове в 2015 году

Источник: Секретариат ВТО

Сельское хозяйство
Закон «О пищевых продуктах» (№ 78 от 18.03.2004 г.)
Закон «Об установлении общих принципов и предписаний законодательства о безопасности пищевых продуктов» (№ 113 от 18.05.2012 г.)
Закон «Об идентификации и регистрации животных» (№ 231-XVI от 20.07.2006 г.)
Закон «О племенном деле в животноводстве» (№ 371 от 15.02.1995 г.)
Закон «О животноводстве» (№ 412 от 27.05.1999 г.)
Закон «О винограде и вине» (№ 57 от 10.03.2006 г.)
Закон «О плодоводстве» (№ 728 от 02.06.1996 г.)
Закон «О семенах» (№ 68 от 04.05.2013 г.)
Таможенное дело
Закон «Об утверждении комбинированной товарной номенклатуры» (№ 172 от 25.07.2014 г.)
Таможенный кодекс (Закон № 1149-XIV от 20.07.2000 г.)
Закон «О таможенном тарифе» (№ 1380 от 20.11.1997 г.)
Конкуренция
Закон «О конкуренции» (№ 183 от 11.07.2012 г.)
Энергоресурсы
Постановление Правительства «О Национальном агентстве по регулированию в энергетике» (№ 767 от 11.08.1997 г.)
Закон «Об энергетике» (№ 1525-XIII от 19.02.1998 г.)
Закон «Об электроэнергии» (№ 124-XVIII от 23.12.2009 г.)
Закон «О природном газе» (№ 123-XVIII от 23.12.2009 г.)
Финансовые услуги
Закон «О валютном регулировании» (№ 62-XVI от 21.03.2008 г.)
Закон «О Национальном банке Молдовы» (№ 548-XIII от 21.07.1995 г.)
Закон «О финансовых учреждениях» (№ 550-XIII от 21.07.1995 г.)
Закон «О платежных услугах и электронных деньгах» (№ 114 от 18.05.2012 г.)
Закон «О рынке капитала» (№ 171 от 11.07.2012 г.)
Закон «О Национальной комиссии по финансовым рынкам» (№ 192 от 12.11.1998 г.)
Закон «О страховании» (№ 407 от 21.12.2006 г.)
Закон «Об акционерных обществах» (№ 1134-XIII от 02.04.1997 г.)
Свободные зоны
Закон «О зонах свободного предпринимательства» (№ 440-XV от 27.07.2001 г.)
Государственные закупки
Закон «О государственных закупках» (№ 96 от 13.04.2007 г.)
Инвестирование
Закон «Об инвестициях в предпринимательскую деятельность» (№ 81-XV от 18.03.2004 г.)
ПИС
Закон «Об авторском праве и смежных правах» (№ 139-XIII от 02.07.2010 г.)

Закон «Об охране географических указаний, наименований мест происхождения и гарантированных традиционных продуктов» (№ 66-XVI от 25.10.2008 г.)
Закон «Об охране изобретений» (№ 50-XVI от 07.03.2008 г., с изменениями и дополнениями в соответствии с Законом № 173 от 25.07.2014 г.)
Закон «Об охране товарных знаков» (№ 38-XVI от 29.02.2008 г., с изменениями и дополнениями в соответствии с Законом № 173 от 25.07.2014 г. и Законом № 20 от 23.02.2012 г.)
Закон «Об охране сортов растений» (№ 39-XVI от 29.02.2008 г., с изменениями и дополнениями в соответствии с Законом № 173 от 25.07.2014 г. и Законом № 85 от 13.04.2012 г.)
Закон «Об охране промышленных рисунков и моделей» (№ 161 от 12.07.2007 г., с изменениями и дополнениями в соответствии с Законом № 173 от 25.07.2014 г.)
Закон «Об охране топографии интегральных схем» (№ 655-XIV от 29.10.1999 г., с изменениями и дополнениями в соответствии с Законом № 238 от 13.11.2008 г., Законом № 205 от 28.07.2005 г., Законом № 469 от 21.11.2003 г. и Законом № 1446 от 08.11.2002 г.)
Закон «О коммерческой тайне» (№ 171-XIII от 06.07.1994 г., с изменениями и дополнениями в соответствии с Законом № 111 от 17.05.2012 г., Законом № 195 от 15.07.2010 г., Законом № 204 от 28.07.2005 г., Законом № 290 от 22.07.2004 г., Законом № 390 от 20.07.2001 г., Законом № 312 от 28.06.2001 г., Законом № 1079 от 23.06.2000 г.)
Лицензирование
Постановление Правительства «О совершенствовании механизма регулирования внешней торговли» (№ 777 от 13.08.1997 г.)
Закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» (№ 451-XV от 30.07.2001 г.)
Производство
Постановление Правительства «О стратегии развития промышленности на период до 2015 года» (№ 1149 от 05.10.2006 г.)
Политика ценообразования
Закон «О внутренней торговле» (№ 231 от 23.09.2010 г.)
Постановление Правительства «О мерах по упорядочению и государственному регулированию цен (тарифов)» (№ 547 от 04.08.1995 г.)
Закон «О рынке нефтепродуктов» (№ 461-XV от 30.07.2001 г.)
Постановление Национального агентства по регулированию в энергетике «Об утверждении Методологии расчета и применения цен на нефтепродукты» (№ 263 от 05.10.2007 г.)
Закон «О лекарствах» (№ 1409-XIII от 17.12.1997 г.)
Закон «О фармацевтической деятельности» (№ 1456-XII от 25.05.1993 г.)
Постановление Правительства «Об утверждении Положения о порядке утверждения и регистрации цен производителя на лекарства» (№ 525 от 22.06.2010 г.)
Постановление Правительства «Об утверждении Положения о ценообразовании на медикаменты, медицинские и другие фармацевтические изделия» (№ 603 от 02.07.1997 г.)
Приватизация
Закон «Об управлении публичной собственностью и ее разгосударствлении» (№ 121-XVI от 04.05.2007 г.)
СФС
Закон «О ветеринарно-санитарной деятельности» (№ 221-XVI от 19.10.2007 г.)
Закон «О защите растений и фитосанитарном карантине» (№ 228 от 23.09.2010 г.)
Постановление Правительства «О срочных мерах по предупреждению ввоза и распространения в Республике Молдова некоторых организмов, подпадающих под карантинный фитосанитарный режим» (№ 558 от 22.07.2011 г.)

Постановление Правительства «Об утверждении Правил обследований, которые необходимо проводить в целях признания защищаемых зон в Республике Молдова, и Правил передвижения некоторых растений, растительных продуктов или других объектов через защищаемую зону» (№ 557 от 22.07.2011 г.)
Постановление Правительства «Об утверждении Специальных требований к ввозу и перемещению растений, растительных продуктов и других объектов по территории Республики Молдова» (№ 594 от 02.08.2011 г.)
Постановление Правительства «Об утверждении некоторых нормативных актов для реализации Закона № 228 от 23.09.2010 г. «О защите растений и фитосанитарном карантине»» (№ 356 от 31.05.2012 г.)
Постановление Правительства «Об утверждении Методик отбора проб для официального контроля остаточного содержания пестицидов на и в растениях и продуктах растительного и животного происхождения» (№ 1004 от 25.10.2010 г.)
Постановление Правительства «Об утверждении Технического регламента «Минеральные удобрения. Основные требования»» (№ 268 от 26.04.2012 г.)
Постановление Правительства «Об утверждении Санитарного регламента о максимально допустимом пределе содержания остаточных количеств препаратов фитосанитарного назначения в или на пищевых продуктах и кормах животного и растительного происхождения для животных» (№ 1191 от 23.12.2010 г.)
Государственное регулирование торговли
Закон «О государственном регулировании внешнеторговой деятельности» (№ 1031-XIV от 08.06.2000 г.)
Налогообложение
Налоговый кодекс (№ 1163-XIII от 24.04.1997 г.)
ТПТ
Закон «О стандартизации» (№ 590-XIII от 22.09.1995 г.)
Закон «О техническом регулировании» (№ 420-XVI от 22.12.2006 г.)
Закон «О деятельности по аккредитации и оценке соответствия» (№ 235 от 01.12.2011 г.)
Телекоммуникации
Закон «Об электронных коммуникациях» (№ 241-XVI от 15.11.2007 г.)
Закон «Об электронной торговле» (№ 284-XV от 22.07.2004 г.)
Закон «Об электронной подписи и электронном документе» (№ 91 от 29.05.2014 г.)
Туризм
Закон «Об организации и осуществлении туристической деятельности в Республике Молдова» (№ 352-XVI от 24.11.2006 г.)
Транспорт
Кодекс железнодорожного транспорта (№ 309 от 17.07.2003 г.)
Закон «О гражданской авиации» (№ 1237 от 09.07.1997 г.)
Закон «Об авиационной безопасности» (№ 92-XVI от 05.04.2007 г.)
Постановление Правительства «Об утверждении Национальной программы по упрощению формальностей при воздушных перевозках» (№ 1034 от 16.10.2000 г.)
Постановление Правительства «Об утверждении размера платежей за осуществление надзора за поддержанием условий сертификации Органом гражданской авиации» (№ 1 от 04.01.2013 г.)
Закон «О контроле воздушного пространства» (№ 143 от 21.06.2012 г.)
Закон «Об утверждении кодекса автомобильного транспорта» (№ 150 от 17.07.2014 г.)

Постановление Правительства «О преобразовании автоматизированной информационной поисковой системы «Автомобиль» в Государственный регистр транспорта и введении тестирования автомобилей и прицепов к ним» (№ 1047 от 08.11.1999 г.)
Постановление Правительства «О Правилах перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом» (№ 854 от 28.07.2006 г.)
Закон «О безопасности дорожного движения» (№ 131-XVI от 07.06.2007 г.)
Закон «Об утверждении Кодекса торгового мореплавания Республики Молдова» (№ 599 от 09.30.1999 г.)
Закон «О внутреннем водном транспорте Республики Молдова» (№ 176 от 12.07.2013 г.)
Кодекс торгового мореплавания Республики Молдова (№ 599 от 30.09.1999 г.)
Закон «О водном транспорте Республики Молдова» (№ 176 от 12.07.2013 г.)
Постановление Правительства «Об утверждении Правил регистрации морских судов» (№ 855 от 30.07.2007 г.)
Постановление Правительства «Об утверждении Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью — МКУБ)» (№ 997 от 28.08.2006 г.)
Постановление Правительства «О внедрении Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) и Резолюции Международной морской организации А.959 (№ 955 от 18.08.2006 г.)
Постановление Правительства «Об утверждении Стратегии транспорта и логистики на 2013–2022 годы» (№ 827 от 28.10.2013 г.)
Постановление Правительства «Об утверждении Национальной стратегии безопасности дорожного движения» (№ 1214 от 27.12.2010 г.)
Закон «Об автомобильных дорогах» (№ 509 от 22.06.1995 г.)
Закон «О дорожном фонде» (№ 720 от 02.02.1996 г.)
Закон «О безопасности дорожного движения» (№ 131 от 07.06.2007 г.)
Постановление Правительства «Об утверждении Плана действий по внедрению Национальной стратегии безопасности дорожного движения» (№ 972 от 21.12.2011 г.)
Постановление Правительства «Об утверждении списков национальных и местных (уездных) автомобильных дорог общего пользования» (№ 1323 от 29.12.2000 г.)
Закон «О качестве в строительстве» (№ 721 от 02.02.1996 г.)

Приложение XI: Анкета о работе Ветеринарной и Фитосанитарной служб в МСПД

Ветеринарная служба

	Действие / Мероприятие	Комментарии
1.	<p>а) Когда в порт Джурджулешть прибывает судно, для которого требуется присутствие Ветеринарной службы, опишите процедуры и формы контроля, проводимые инспектором, то есть, проверка документов, органолептический контроль, физический осмотр и/или контроль с забором образцов.</p>	<p>Портовый агент принимает решение, нужна ли ветеринарная проверка для груза на борту судна. В случае, если такая проверка нужна, он/она собирает комиссию, в которую входят ветеринарный врач, портовый агент, ТСРМ и ППРМ.</p> <p>Контроль является обязательным, если:</p> <p>1 – В порт заходит судно с контейнерами на борту, в которых находятся товары, ОФИЦИАЛЬНО подлежащие контролю;</p> <p>2 – В порт заходит судно с грузом живыми животными - физическая проверка обязательна.</p> <p>Примечание: в случае захода в порт судна с пассажирами на борту присутствие ветеринарного врача обязательно, поскольку существует вероятность наличия домашних животных - ветеринар обязан проверить документы (Ветеринарный сертификат и паспорт) и наличие микрочипа.</p>
2.	<p>б) Завершаются ли обычно эти виды контроля до подачи таможенной декларации?</p>	<p>Таможенная декларация должна подаваться до начала контроля.</p>
3.	<p>Подробно опишите процедуры и формы контроля для импортируемых товаров, в частности, для живых животных.</p>	<p>В случае импорта товаров/животных ветеринар должен проверить страну происхождения товаров/животных. Не существует базы данных, которая содержала бы информацию о запрете на импорт: страны, откуда запрещен импорт или товары/продукты, которые запрещены для импорта. Тем не менее, ветеринары периодически получают официальные приказы, в которых содержится информация о запретах на импорт. Если в декларации указана одна из таких стран или какие-либо из таких товаров, то весь груз отправляется обратно.</p> <p>Решение о запрете на въезд и принудительной отправке за пределы страны принимается и реализуется НАБПП без консультаций с таможней - составляется протокол, в котором указываются причины отказа, ветеринарный врач ставит свою печать, другие члены комиссии также ставят свои печати и выполняется принудительное возвращение.</p>

		<p>Когда судно заходит в порт, субъект экономической деятельности предоставляет следующие документы: таможенная декларация, коммерческие документы, сведения о заходах и продолжительности стоянки в различных портах, а также морская медико-санитарная декларация (чтобы подтвердить, что вся команда здорова).</p> <p>Ветеринарный врач проверяет, соответствует ли груз на судне тому, который указан в документах.</p> <p>Все документы отправляются ветеринару по электронной почте (что-то вроде предварительной информации), однако после контроля все документы должны быть представлены в оригинале.</p> <p>В соответствии с критериями риска ветеринар может принять решение о переходе, в случае необходимости, к углубленным проверкам, таким как органолептический контроль, физический осмотр и/или взятие образцов на анализ. Если дело обстоит именно так, то применяется пломба и весь груз отправляется в НАБПП (Кишинев) по причине того, что порт не располагает оборудованием для таких видов контроля.</p>
4.	<p>Подробно опишите процедуры и формы контроля для экспортируемых товаров, в частности, для живых животных.</p>	<p>Через Международный свободный порт Джурджулешть (МСПД) экспортируются только живые животные. Этот процесс имеет следующие стадии:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 – Портовый агент информирует НАБПП (Ветеринарную службу) о прибытии судна. 2 – Создается комиссия в составе ветеринарного врача, портового агента, ТСРМ и ППРМ. 3 – Комиссия вместе с капитаном судна (или лицом, им назначенным) проверяет судно (пространство, контейнеры, систему очистки и освещения) и соответствующие документы (разрешения, сертификат о дезинфекции). 4 – Если все в порядке, комиссия составляет «АКТ ПРИЕМА СУДНА В ПОРТ», который подписывается каждым членом комиссии. 5 – Субъект экономической деятельности и портовый агент устанавливают рампы для погрузки животных, а ветеринар проверяет, чтобы все было сделано надлежащим образом. 6 – На судно загружается сено. 7 – Грузовики* с животными подъезжают к судну; водители предъявляют все документы, касающиеся Ветеринарной службы (разрешение на транспортировку животных, ветеринарный сертификат (Форма 1), паспорт животных). Остальные документы, которые касаются таможни, ветеринарному врачу не предъявляются. <p>*Примечание: для транспортировки животных должны использоваться специальные грузовики, сертифицированные паспортом специального грузовика. Из-за того, что этот вид грузовиков является очень дорогим, для перевозки животных используются обычные грузовики (для таких грузовиков выдается вышеупомянутый специальный паспорт).</p>

<p>5.</p> <p>6.</p>	<p>Считаете ли вы, что для контроля живых животных вам не хватает подходящей инфраструктуры и оборудования? Например,</p> <ul style="list-style-type: none"> • нехватка соответствующих помещений с контролируемой температурой для хранения скоропортящихся товаров? • нехватка чистого и сухого складского помещения для разгрузки партий товаров? • нехватка участков для содержания и гуманного обращения с животными, подлежащими забору образцов или осмотру? • нехватка карантинных участков? • нехватка безопасных рамп/платформ, позволяющих вести учет живых животных на 2-3-ярусных грузовиках? • нехватка основных инструментов для осмотра, а также оборудования для безопасности и оказания медицинской помощи? <p>какие-либо еще вопросы инспектирования и осмотра?</p>	<p>По экспертным оценкам инфраструктуры и условий для выполнения санитарного контроля, необходимо отметить, что отсутствуют полностью все средства. Что касается основных инструментов осмотра, то можно сказать, что ветеринары располагают устройствами для считывания микрочипов домашних питомцев.</p> <p>Примечание: Рампы принадлежат администрации порта.</p>
<p>7.</p>	<p>Существует ли в настоящее время такая практика, что «стандартная» проверка партий товаров, которые подлежат ветеринарному контролю, проводится независимо от того, где эти товары будут проходить окончательное таможенное оформление?</p>	<p>«Стандартная» проверка партий товаров, которые подлежат ветеринарному контролю, проводится независимо от того, где эти товары будут проходить окончательное таможенное оформление.</p>
<p>8.</p> <p>9.</p>	<p>Можете ли вы описать метод, с помощью которого после завершения проверки документов, товары, отобранные для проверки, физического досмотра и/или забора образцов, предоставляются Ветеринарной службе, и место, где эти процедуры обычно проводятся в порту?</p> <p>Укажите также, является ли обычной практикой проведение процедур физического досмотра и забора образцов совместно с другими контрольными службами, работающими на границе, например, таможенной службой.</p>	<p>В случае с импортом, после проверки документов физический контроль проводится только том случае, если товары не находятся в температурном режиме, - это происходит в зоне порта. В порту нет специальной/надлежащей инфраструктуры, которая подошла бы для контроля/забора образцов.</p> <p>В случае с экспортом, ветеринар вместе с сотрудником ТСРМ следят за погрузкой животных с грузовиков на судно после проверки документов (см. ответ на вопрос №2).</p>

<p>10. Можете ли вы предоставить какую-либо статистическую информацию в отношении количества:</p> <p>а) стандартных проверок и б) углубленных проверок*, проведенных в порту в рамках процедур контроля Ветеринарной службой на границе?</p> <p>*В целях настоящей анкеты Стандартная проверка означает проверку идентичности, которая состоит из визуальной проверки партии на предмет соответствия сертификатов и других сопроводительных документов партии товаров реальной партии товаров и физический досмотр, который включает в себя органолептическую проверку на месте. Углубленная проверка в этом случае обозначает забор образцов и лабораторный анализ в зависимости от типа продукта, страны происхождения и других факторов, которые определяют высокий уровень риска или вызывают подозрение.</p>	<p>Импорт в Республику Молдова продуктов, подлежащих санитарно-ветеринарному контролю, зарегистрированный на посту санитарного/ветеринарного и фитосанитарного контроля «Джурджулешть/Галац/Порт/Рени, Кагул».</p> <p>01.06.2015 - 31.12.2015 – 43 головы 01.01.2016 - 28.03.2016 – 28 голов</p>
<p>11. Существует ли, по вашему мнению, постоянное дублирование функций Ветеринарной службы и других контролирующих служб на границе в плане забора образцов и проведения анализа продуктов</p>	<p>Никакого дублирования функций Ветеринарной службы и других контролирующих служб на границе в плане забора образцов и проведения анализа продуктов не зарегистрировано, поскольку отсутствует возможность действовать таким образом, а также из-за отсутствия инфраструктуры.</p>
<p>12. Является ли обычной практикой проведение регулярных/повседневных проверок, физического досмотра и/или забора образцов транзитных товаров с целью контроля Ветеринарной службы?</p> <p>Если да, то объясните причины такого подхода, а также последовательность действий и мероприятий, которые позволяют проводить такие процедуры.</p>	<p>Ветеринарная служба не проводит контроль транзитных грузов.</p>
<p>13. Можете ли вы привести какой-либо показатель среднего количества времени, которое требуется для проведения Ветеринарной службой процедур контроля на границе в порту.</p>	<p>Среднее время, которое занимает выполнение данной процедуры, составляет несколько минут, которые уходят на проверку документов. Среднее время наблюдения за погрузкой судна не измерялось.</p>
<p>14. Перечислите правовые инструменты, то есть, законы, приказы или постановления, которые регулируют работу Ветеринарной службы Молдовы.</p>	<p>ПП 51 от 16.01.2013 и ПП 1045 от 05.10.2005</p>
<p>15. За последнее время, имели ли место существенные изменения, которые значительно повлияли на выполнение ваших процедур?</p>	<p>Самым последним серьезным изменением является ПП 1073 от 19.09.2008 с поправками, внесенными ПП 787 от 25.10.2011, МО182-186/28.10.11, ст.864.</p>

Фитосанитарная служба в МСПД

	Действие / Мероприятие	Комментарии
16.	<p>а) Когда в порт Джурджулешть прибывает судно, для которого требуется присутствие Фитосанитарной службы, опишите, пожалуйста, процедуры и формы контроля, проводимые инспектором, то есть, проверка документов, органолептический контроль, физический осмотр и/или контроль с забором образцов.</p> <p>б) Выполняются ли обычно эти проверки до подачи таможенной декларации?</p> <p>в) Опишите процедуры и формы контроля, которые необходимы для фитосанитарного контроля при экспорте.</p>	<p>В порту Джурджулешть за выдачу акта, который подтверждает прибытие груза, отвечает комиссия в составе Санитарной службы (в данном случае Фитосанитарной службы), ТСРМ, ППРМ, представителей администрации порта.</p> <p>Данный акт заверяется подписями и печатями всех членов комиссии.</p> <p>После подписания вышеупомянутого документа фитосанитарный инспектор вместе с сотрудником ТСРМ переходят к визуальной инспекции груза на судне.</p> <p>Вместе с грузом следует фитосанитарный сертификат, выданный местным фитосанитарным ведомством той страны, откуда экспортируются товары.</p> <p>Когда фитосанитарный контроль завершен, субъект экономической деятельности подает в ТСРМ импортную декларацию.</p> <p>В случае экспорта, грузовик, транспортирующий товары, предназначенные на экспорт, должен иметь фитосанитарный сертификат, выданный Санитарной службой той страны, которая экспортирует товары, вместе с экспортной декларацией.</p> <p>НАБПП проверяет правильность сертификата и полное соответствие требованиям, оно выдает сертификат, дающий субъекту экономической деятельности право вывозить товары из страны. После этого ТСРМ может проводить таможенное оформление.</p> <p>Когда груз прибывает в порт, НАБПП отвечает за максимально быстрое проведение контроля.</p> <p>Если товары хранятся в порту более 14 дней, НАБПП должна отобрать пробы этих товаров и отправить их в лабораторию в Кишинев. Если все в норме, а результаты анализа образцов показывают отсутствие нарушений, то субъект экономической деятельности обязан обеспечить дезинфекцию груза до того, как ему будет разрешено покинуть страну.</p> <p>Субъект экономической деятельности связывается с «Центром карантина, идентификации, арбитражной экспертизы и дезинфекции продукции» в Кишиневе, который после этого направляет группу для проведения дезинфекции груза, а затем выдает сертификат о дезинфекции.</p>

<p>17. Опишите процедуры, с помощью которых после завершения проверки документов товары, отобранные для проверки, физического досмотра и/или забора образцов, предоставляются Фитосанитарной службе, и место, где эти процедуры обычно проводятся.</p> <p>Укажите также является ли общепринятой практикой проведение процедур физического досмотра и забора образцов совместно с другими службами контроля, работающими на границе, например, с таможенной службой.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Фитосанитарный инспектор проверяет наличие фитосанитарного сертификата; 2. И инспектор ТСРМ, и фитосанитарный инспектор поднимаются на борт судна, чтобы проверить груз, убедиться, что бирки и пломбы не повреждены, в случае открытого груза (фрукты и овощи), инспекторы проверяют, соответствует ли груз описанию в документах и соблюдаются ли стандартные процедуры транспортировки; 2а. Если с грузом не все в порядке, отбираются его образцы и отправляются в лабораторию в Кишинев. По срочным делам результат приходит через 24 часа, в других случаях крайних сроков для лабораторных процедур не существует. Вот почему отделение НАБПП, которое отвечает за порт, откладывает свой контроль до прибытия результатов из лаборатории. Если результаты отрицательные, то запускаются процедуры импорта. Если же результаты положительные, НАБПП принимает решение, отправить ли товары обратно или же уничтожить их. 3. Если все в порядке, фитосанитарный инспектор выдает акт, которым разрешается ввоз товаров в страну, - субъект экономической деятельности заполняет импортную декларацию и подает ее ТСРМ; 4. Груз выгружается, а инспектор ТСРМ переходит к углубленному контролю, вскрывая пломбы (когда это, по его мнению, необходимо) и проверяя соответствие товаров экспортной декларации из страны происхождения; 5. После подтверждения соответствия груза, проводятся дальнейшие процедуры таможенного оформления. <p>Не существует определенного места для проведения процедур проверки. Представители Фитосанитарной службы и ТСРМ выполняют контроль совместно в присутствии субъекта экономической деятельности. При необходимости, иногда могут присутствовать и другие члены комиссии.</p>
<p>18. Существуют ли какие-либо процедуры для проверки, физического досмотра и/или забора образцов транзитных товаров, выполняемые Фитосанитарной службой?</p> <p>Если да, то опишите.</p>	<p>В случае транзита, фитосанитарный инспектор проводит только визуальный и документальный контроль. В случае каких-либо отклонений (например, сорванная пломба), он/она приглашает представителя ТСРМ, который предпринимает необходимые меры.</p>

<p>19. Можете ли вы предоставить какую-либо статистическую информацию в отношении количества:</p> <p>а) стандартных проверок* и б) углубленных проверок, проводимых в порту Фитосанитарной службой в рамках процедур контроля на границе?</p> <p>Стандартная проверка равняется проверке идентичности, которая состоит из визуального инспектирования партии товаров с целью убедиться в соответствии сертификатов и других документов, сопровождающих груз, реальной партии груза, а также из физического досмотра, который включает в себя органолептическую проверку на месте. Углубленная проверка в этом случае обозначает забор образцов и лабораторный анализ в зависимости от типа продукта, страны происхождения и других факторов, которые определяют высокий уровень риска или вызывают подозрение.</p>	<p>Фитосанитарный инспектор не смог предоставить эксперту ПО «Джурджулешть» необходимую статистическую информацию, потому что все данные смешаны и, чтобы извлечь нужную информацию, необходимо потратить время.</p>
<p>20. Можете ли вы привести какой-либо показатель среднего количества времени, которое требуется для проведения:</p> <p>а) стандартных и б) углубленных процедур фитосанитарного контроля на границе в порту?</p>	<p>а) Среднее время проведения стандартного контроля составляет 20 минут. б) В случае анализа образцов, среднее время варьирует, поскольку не существует крайних сроков получения ответа от лаборатории в Кишиневе, так что это время может растянуться на несколько дней. Только если НАБПП направляет в лабораторию образцы, по которым официально требуется срочный ответ, такая процедура может занимать не более двух дней (это касается тех неотложных случаев, когда груз представляет собой биологическую или химическую угрозу).</p>
<p>21. Существуют ли, по вашему мнению, какие-либо направления, по которым дублируются функции Фитосанитарной службы и других контролирующих служб на границе в плане забора образцов и проведения анализа продуктов?</p>	<p>По мнению опрошенного фитосанитарного инспектора, не существует направлений, по которым бы процедуры дублировались с процедурами других контрольных служб, работающих на границе, в плане забора и анализа продуктов, поскольку каждая из служб имеет свои полномочия.</p>
<p>22. Перечислите правовые инструменты, то есть, законы, приказы или постановления, которые регулируют работу Фитосанитарной службы Молдовы.</p>	<p>Закон 228 от 23.09.2010 ПП 557 от 22.07.2011 ПП 558 от 22.07.2011 ПП 594 от 02.08.2011 ПП 1073 от 19.09.2008 ПП 1004 от 25.10.2010</p>
<p>23. За последнее время, имели ли место существенные изменения, которые значительно повлияли на выполнение ваших процедур?</p>	<p>За последнее время не было существенных изменений, которые значительно изменили бы проведение фитосанитарных процедур.</p>

Приложение XII: ИСПС и «единое окно»

Пример Одесского порта

В морских портах Одессы и Ильичевска применяются автоматизированные электронные процедуры, которые содействуют международной торговле, транспортировке контейнеров и железнодорожному сообщению, на основе концепции «единого окна» при помощи Информационной системы портового сообщества (ИСПС). Этому предшествовало принятие закона Украины «О морских портах» от 17 мая 2012 г. Верховной Радой Украины, а также принятие иных изменений в законодательстве¹⁷ в целях упрощения транспортировки и таможенных процедур в портах. Внедрение ИСПС стало возможным после старта программы «Единое окно — локальное решение» в 2011 году на базе Одесского морского торгового порта. ИСПС реализована в Украине при поддержке Кабинета Министров. Данное нововведение было разработано на базе рекомендаций экспертов ООН и на основе опыта крупнейших портов мира (Роттердама и Йокогамы). Локальное внедрение ИСПС может потенциально служить в качестве основы для дальнейшего общенационального внедрения полноценной концепции «единого окна».

ИСПС была разработана с целью интегрировать всех участников грузо-перевозочного и грузо-обрабатывающего процессов под эгидой единой компьютерной системы. Система должна предоставлять доступ к информации, используемой в технологических процессах в порту; она защищена государственными сертифицированными средствами защиты данных. В общих чертах, ИСПС нацелена на предоставление контролирующим органам средств использования (хранение, проверка, обработка и передача) данных и документов в электронной форме с целью пограничного, таможенного и иных типов контроля, оформления товаров и транспортных средств. Решение ИСПС по линии бизнес-бизнес и бизнес-государство использует технологию коммуникационного хаба типа E&T (извлечение и трансформирование). Единицей информации в ИСПС является документ. Документ — это контейнер, несущий информацию, на основе стандарта PCS № 7.

ИСПС — это нейтральная открытая система, обеспечивающая интеллектуальный и безопасный обмен информацией между государственными контролирующими органами и бизнесом с целью повышения конкурентоспособности и эффективности портовых услуг для всех пользователей. Система разработана для оптимизации, управления и компьютеризации логистических процессов в порту посредством единой подачи данных и связывания различных элементов грузо-перевозочного и грузо-обрабатывающего процессов.

Эта система представляет собой продвинутый метод обмена информацией в порту или в рамках группы портов и связанных с ними структур. Она была создана как следствие соглашения между участниками процесса подавать данные о торговых операциях в единое место, для развития компьютерной инфраструктуры, технического сотрудничества и благоприятной законодательной базы, во избежание дублирования данных в документах. Таким образом, ИСПС создает четкую целевую интегрированную среду для процедур экспорта, импорта, транзита, консолидации, перевозки опасных грузов и статистического учета международных морских перевозок. Система включает в себя контролирующие органы (напр., таможенные и пограничные ведомства), Администрацию порта, стивидорные компании, агентов, экспедиторов, «Укрзализныцю» (Украинские железные дороги) и др.

В декабре 2013 г. ИМТП перенял опыт Одесского порта и стал вторым портом в Украине, который внедрил ИСПС, которая, как ожидается, со временем станет применяться во всех контейнерных портах Украины.

¹⁷ Законодательство, поддерживающее введение ИСПС, содержится в Приказе Министерства инфраструктуры № 622 от 18.10.2012, предоставляющем юридический статус электронным товаросопроводительным документам; Постановлении Кабинета Министров № 553 от 07.03.2013 «О внесении изменений в Постановление Кабинета Министров № 451 от 21 мая 2012 г.», разрешающем коммерческое использование ИСПС, а также разрешающем устанавливать соединение с остальными портами Украины через ИСПС.

Со 2-го июня 2014 г. и в Одесском, и Ильичевском портах подача электронного ордера через ИСПС является обязательной (в ИМТП он дублируется бумажной копией). С августа 2014 г. таможенное оформление товаров в контейнерах, завезенных на территорию Украины морским транспортом, также может выполняться в электронном формате без необходимости подавать бумажные копии документов, в соответствии с Приказом Государственного предприятия «Администрация морских портов Украины» № 156 от 23.07.2014 «Информационная система портового сообщества» (ИСПС). Это связано с обоюдным одобрением таможен и АМПУ процедуры, позволяющей автомобилям заезжать в порт для погрузки контейнеров.

Как следствие, оформление и выпуск контейнеров и грузов невозможны без соответственно поданного и завизированного ордера в ИСПС; выдача разрешения на выезд импортного контейнера с территории портов происходит с обязательным указанием регистрационного номера электронного ордера, назначаемого ИСПС. Для этого необходимо, чтобы клиенты порта подписали контракт на получение доступа к ИСПС, установили соответствующее программное обеспечение, приобрели стандартную цифровую подпись и были готовы платить сервисный сбор в размере 48 грн. за контейнер.

ИСПС постоянно развивается и обновляется. Так, в августе 2014 г. был введен новый модуль. Этот модуль кодирует причины проведения определенного типа таможенного контроля (взвешивание, сканирование или досмотр), который связан с соответствующими нормативными актами; иными словами, ИСПС показывает, какой нормативно-правовой акт был выбран таможенником в качестве обоснования для осуществления определенного типа таможенного контроля. Администрация порта заявляет, что внедрение этого модуля привело к уменьшению количества применения контрольных мер, что, в свою очередь, привело к сокращению времени простоя грузовиков в порту.¹⁸

Несмотря на то, что Таможенная служба принимает электронные декларации, они не могут быть поданными через ИСПС из-за ограничений в области обмена информацией между государственными органами и частными организациями, а ИСПС находится именно в собственности частного предприятия.

В соответствии с международным экспертным мнением, переход на электронную информационную базу позволит значительно сократить время таможенного оформления грузов и повысить эффективность работы портов до уровня мировых лидеров отрасли.

Таможня была первым ведомством, поддержавшим инициативу Министерства инфраструктуры и Одесского порта по внедрению электронного манифеста. Одним из преимуществ электронного манифеста для таможенного ведомства является возможность предварительно просматривать риски, что соответствует новому ТК.

«Единое окно»¹⁹

Глобальное Партнерство по Содействию Транспорту и Торговле, в качестве партнера Всемирного Банка, продвигает использование принципа «единого окна» для пересечений границы, в частности, но не исключительно, для автодорожных пересечений. Соответствующее определение говорит о следующем:

«Единое окно — это возможность, позволяющая сторонам, задействованным в международной торговле и транспорте, подавать стандартизированную информацию и документы в одном месте с целью выполнения всех необходимых импортных, экспортных и транзитных операций. Если информация передается в электронном виде, то конкретные элементы данных должны подаваться только единожды».

¹⁸ <http://www.port.odessa.ua/index.php/ru/press-tsentr/novosti/otrasl/14011-srednij-pokazatel-oformleniya-avtokontejnerovozov-v-odesskom-portu-snizhen-do-rekordno-nizkogo-urovnya>.

¹⁹ Содействие торговле и «единое окно» – ключевые факторы по внедрению «единого окна» в области импортных/экспортных процедур и таможенного оформления: Экономическая и социальная комиссия ООН для стран Западной Азии (ESCWA) 10/11/11.

Британская Таможня определяет «единое окно» как:

«Платформа, позволяющая экономическим агентам подавать данные о международных торговых импортных, экспортных и транзитных операциях, требуемые государственными органами, единожды и только посредством единого электронного интерфейса, таким образом, отвечая всем нормативным требованиям относительно каждой сделки или операции».

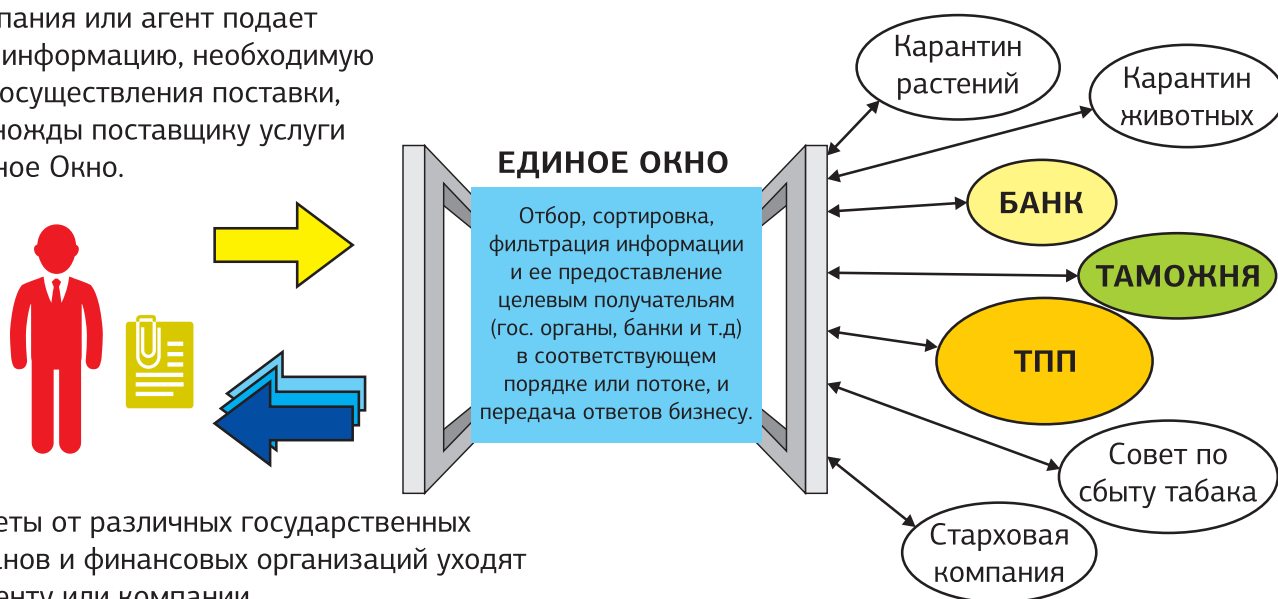
Ключевым моментом в перемещении товаров через границы и таможенном оформлении является скорость, с которой можно эффективно обмениваться информацией. СКГ, для того чтобы корректно выполнять свои функции, часто требуют, чтобы им предоставлялось большое количество документов, что и вынуждены делать экономические агенты, участвующие в международной торговле, используя не только различные методы для этого, но и часто разрозненные и не сообщающиеся между собой системы (компьютеризированные или бумажные) и/или в различное время и в различных далеко находящихся друг от друга местах. Все эти различия создают серьезные барьер для развития содействия торговле, не только увеличивая время, необходимое для завершения таможенного оформления, но и издержки. Бесперебойный поток информации, таким образом, становится серьезным вызовом в контексте усиления взаимосвязи между глобальными экономиками.

Для того чтобы преодолеть подобные сложности, концепция «единого окна» стремится упростить поток и обмен информацией и создать «систему, которая позволяет экономическому агенту подавать информацию единому органу с целью исполнения всех нормативных требований»²⁰, что усилит эффективный обмен информацией между бизнесом и государствами.

Внедрение «единого окна» неминуемо требует от правительств предпринять через СКГ серьезные шаги по рационализации и упрощению, а также глубокой гармонизации и стандартизации процессов, данных и документации. Более того, правительство должно принять решение и принять стратегию электронной торговли/электронной таможни и быть готовым сотрудничать с бизнесом для определения направления развития относительно совместимости и взаимосвязи систем.

Рис. 8. «Единое окно»

Компания или агент подает всю информацию, необходимую для осуществления поставки, единожды поставщику услуги Единое Окно.



Ответы от различных государственных органов и финансовых организаций уходят к агенту или компании.

Полностью положительный финальный ответ означает окончание таможенного оформления.

20 Европейская экономическая Комиссия ООН – Концепция «единого окна».

Перед «единым окном» в контексте содействия торговле, как правило, стоит две задачи: первая — автоматизация процесса электронной подачи документов применительно к заявкам на торговые лицензии, сертификации и/или разрешительным документам от имени технических разрешительно-проверяющих органов, как то: Ветеринарная, Фитосанитарная, Санитарная службы, Экологическая и Радиологическая инспекции и т.д. Вторая — автоматический перенос проверенной информации в поданные в электронном виде таможенные декларации на импорт, экспорт, транзит, перевалку или реэкспорт.

Эти цели могут быть достигнуты благодаря интегрированию процессов или по-отдельности, поскольку каждое «единое окно» индивидуально и может отличаться специально разработанными сложными компьютерными программными комплексами конечного пользователя, которые открывают удаленный доступ к заполнению и подаче загружаемых форм с веб-сайта экономического агента. Тем не менее, «единое окно» в обоих случаях соединяет системы СКГ и подаваемую информацию, а также обрабатывает с целью одобрения, отказа или запроса дополнительных данных.

Во многих странах с развитой торговлей, таких как ЕС, США и Китай национальная концепция «единого окна» не была внедрена. Вместо этого иные формы «единого окна», в частности, Системы портового сообщества и таможенного «единого окна» успешно применяются с целью усиления высокопроизводительного логистического сектора. Тем не менее, объединение этих разных платформ в национальную или региональную сеть остается пока что недостижимым вызовом.

«Идеальное национальное «единое окно» включает в себя всю информацию, которой обмениваются экономические агенты; государственные органы (включая таможню); системы морского, воздушного, автодорожного, железнодорожного и речного транспорта; портовые и терминальные операторы; и ряд других участников торговли, включая экспедиторов, таможенных брокеров, судовых агентов, банки и страховые компании».²¹

Там, где «единое окно» было реализовано, были упрощены и автоматизированы бизнес-процедуры, подстегнув сотрудничество между государством и частным сектором, что повлекло за собой прогресс показателей в сфере содействия торговле, отмеченный в таких исследованиях как «Ведение бизнеса» Всемирного Банка — раздел «Трансграничная торговля» и показатель «Эффективность логистического сектора».

Примеры передового международного опыта по внедрению «единого окна»²²

Некоторые примеры, демонстрирующие важность аккуратного планирования, мощного спонсорства, соответствующего финансирования и должного управления, включают в себя порт Феликстоу в **Великобритании** в контексте интегрированного «регионального» варианта национального «единого окна»; похожие примеры есть в **Германии, Франции, Нидерландах и Скандинавии**. Практически в каждом случае морские порты выступали лидерами процесса в сотрудничестве с таможенными органами.

Есть несколько примеров в Азии. **Сингапур** хорошо известен. Также далеко ушли **Япония, Корея и Тайвань**. В общем, концепции «единого окна» в Азии были иницированы таможенными органами и другими государственными службами до момента какой-либо портовой и логистической интеграции. Сингапур и Гонконг начали развиваться в этом направлении, так у обоих имеются открытые порты, минимальное таможенное вмешательство и единый разрешительный орган, что говорит о преимуществе наличия бесперебойного трафика уже на старте.

21 Содействие торговле и «единое окно» – ключевые факторы по внедрению «единого окна» в области импортных/экспортных процедур и таможенного оформления: Экономическая и социальная комиссия ООН для стран Западной Азии (ESCWA) 10/11/11.

22 Тот же источник.

Есть ряд стран в Азии, которые достаточно поздно включились в процесс. **Китай** сконцентрировался на развитии портов, демонстрируя «острова» лучших портовых процедур и практик. Страны АСЕАН почти все участвуют в своих проектах «единого окна», начиная с автоматизации таможни, введения Единого административного документа (ЕАД), как на национальном уровне, так и на уровне АСЕАН. Однако, в большинстве стран АСЕАН этот процесс далек от завершения, хотя в некоторых странах процесс автоматизации таможни длится уже более 10 лет, а местным вариациям «единого окна» по пять лет.

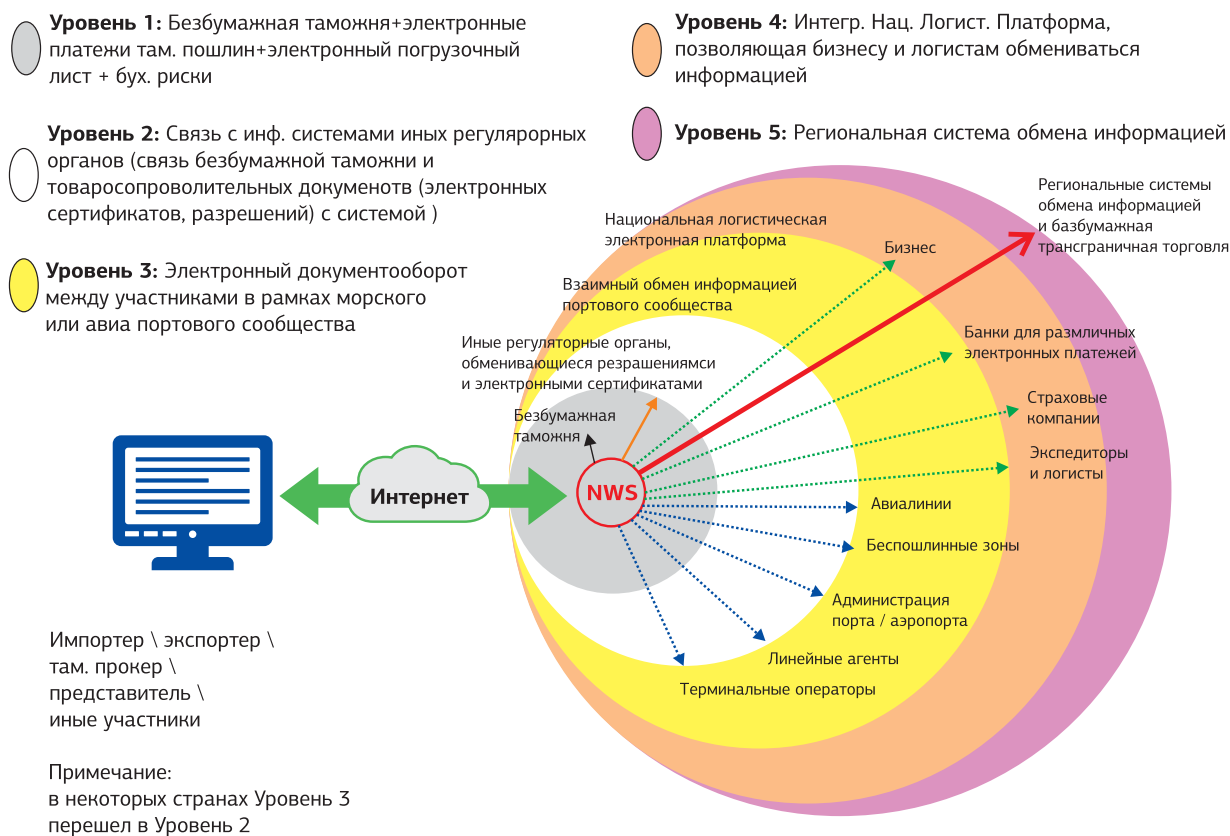
За исключением **Сингапура, Индонезия** является лидером в вопросе внедрения полномасштабного национального «единого окна», хотя оно и затрагивает оказание полного спектра услуг только небольшому количеству (чуть более 100) уполномоченных экономических операторов (УЭО).

Австралия и **Новая Зеландия** обладают зрелыми программами «единого окна», интегрирующими таможню и остальные органы власти. Тем не менее, «единое окно» в портах находится на более ранней стадии развития и его полная интеграция со всеми необходимыми процедурами еще впереди.

Хорошим примером «единого окна» в маленьких государствах является Маврикий, с его работающей версией национального «единого окна», как и Тунис.

Некоторые страны Западной Африки решили внедрить «единое окно» на уровне портов в качестве первоочередной задачи. За исключением Ганы, обладающей наиболее продвинутой системой в регионе, все эти порты с их программами «единого окна» находятся на очень ранней, и не исследованной, стадии. Также остается непонятной позиция таможенных органов в отношении «единого окна».

Рис. 9. Дорожная карта «единого окна»²³



23 http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trade/Trade_Facilitation_Forum/BkgrdDocs/TenYearsSingleWindow.pdf

1. Преимущества «единого окна» для политиков

Повышение регионального и национального понимания потенциала автоматизированных средств содействия торговле и «единого окна», помощь в развитии регионального сотрудничества, интеграции и обмене региональной информацией о международной торговле.

2. Преимущества «единого окна» для СКГ

Более эффективное и продуктивное использование ресурсов;

Улучшенный сбор пошлин, платежей и пени;

Улучшенный, более четкий и автоматизированный подход к выполнению государственных нормативных требований, включая условия международных торговых договоров;

Улучшенный анализ и управление рисками, а также усиление безопасности;

Снижение коррупции и незаконной торговли, усиленная прозрачность и подотчетность.

3. Преимущества «единого окна» для бизнеса

Снижение расходов благодаря уменьшению бюрократических процедур, сокращение задержек, а также благодаря более предсказуемым, надежным и авторитетным решениям;

Ускоренное таможенное оформление товаров, обработка жалоб и ускоренное решение спорных вопросов, что ведет к сокращению простоя;

Предсказуемое и надежное оформление грузов, а также доступность предварительной информации о товарах;

Уменьшение личного контактирования, повышенная прозрачность и сокращение возможностей для коррупции.

4. Преимущества «единого окна» для логистических операторов

Ускоренное прохождение товаров через различные формальности и проблемные узлы, что приведет более продуктивному использованию ресурсов;

Надежная информация о временных параметрах прохождения товаров, позволяющая аккуратно планировать и распределять ресурсы и предоставлять клиентам точную информацию.

Стяжательство — в прямом смысле, это желаемая плата, чтобы возместить затраты на получение или сохранение прибыльной должности. Оно включает в себя «малую» или рутинную коррупцию (также называемую взяткой, чтобы вести бизнес без проблем), когда трейдер дает взятку на различных этапах, чтобы оформить товары. Самая распространенная форма — это плата за «ускорение», которая платится, чтобы облегчить оформление документов и получение подписей для достижения более быстрого оформления. Однако может также включать в себя выдачу не первостепенных сертификатов, возможность избежать проверки и досмотра, или же оплаты за использование мест для досмотра, когда проверка не проводится. В целом, это, как правило, относительно небольшие взносы, оплачиваемые наличными отдельным лицам, которые зачастую воспринимаются как нечто приемлемое в процессе оформления.

Иногда называемая коррупцией выживания (низкооплачиваемая работа государственных служащих вынуждает их сводить концы с концами), мелкая коррупция становится распространенным явлением и часто приемлемым как вынужденное зло в некоторых странах. Плата в целом может быть почти фиксированной, размер и частота взяток зависят от возможности диктовать свои условия того, кто дает, и кто берет. Хотя, преимущественно, обусловленное ростом расходов компании, «стяжательство» может иметь большое и немедленное финансовое воздействие, когда оплата считается слишком высокой и, таким образом, способствует уклонению. Уровень мелкой коррупции можно снизить посредством автоматизирования, чтобы ограничить личное взаимодействие между таможенниками и бизнесом. Для борьбы со «стяжательством» в управлении границей необходимо учитывать два момента. Первое — надлежащие рабочие отношения между ведомствами. Второе — выпуск по принципу «по умолчанию» — на основании подхода управления рисками, который часто имеет место еще до полной компьютеризации — для того, чтобы исключить некоторые возможности «стяжательства».

Покровительство — назначение в рамках взаимного обмена одолжениями среди политических или других заинтересованных групп. Связи в рамках покровительства препятствуют выявлению действенной, современной бюрократии.

Они способствуют уклонению, таким образом, оказывая большое финансовое и социальное воздействие. Зачастую они распространяются на правоохранительные органы, приводя к повсеместной безнаказанности. Хотя не существует никаких технических методов борьбы с покровительством, есть возможность ввести в таможенные системы механизмы оповещения, чтобы акцентировать внимание на схемы покровительства.

Пособничество — имеет место, когда трейдер или оператор избегает выполнения всех или части финансовых обязательств, и таможенник получает долю от неуплаченной суммы. Приводящее к прямой — зачастую основной — утечке государственных доходов, пособничество является, в основном, политической и социальной проблемой. И все же, этому можно частично препятствовать с помощью простого, но эффективного механизма оповещения в реальном времени, который обращает внимание ряда менеджеров и аудиторов внутри и за пределами таможенного ведомства на подозрительные операции. Примеры таких операций: систематические запросы оценки или отказы, повторяющееся оформление импорта от того же импортера, тем же таможенником и т.д.

Вопрос пособничества на границах можно решить с помощью:

- Системы «сдерживаний и противовесов» с помощью внешних данных (напр. данные, полученные автоматически из-за границы) для подтверждения процедур.
- Насколько возможно, автоматического сбора основных данных, которые нельзя оспорить позже.
- Контроля на последующих стадиях.

²⁴ См. Главу 20 Руководства Всемирного банка по модернизации таможенной службы.

«Крупномасштабная» (или преступная) коррупция — имеет место, когда за преступные интересы платят, или, в противном случае, оказывается давление, для защиты своих нелегальных операций, таких как контрабанда наркотиков. Зачастую такая коррупция приравнивается к «узурпации» государства преступными группировками. Трудно оценить ее влияние, поскольку семейные или бандитские группировки — иногда изоцированные — сговариваются в коррупционных схемах, что приводит в большим утечках государственных доходов и проходу нелегальных или опасных товаров (наркотиков, в частности). Самая большая цена коррупции для государства и общества лежит не в плате или взятках как таковых, но в исходном искажении, утечке государственных доходов и преступной деятельности, которая раскрывается, и которой они способствуют в большем масштабе. Действительно, в уязвимых государствах «крупномасштабная» коррупция не приводит к большим финансовым утечкам, — скорее, более серьезным способом, она угрожает законам государства. Проблему «крупномасштабной» коррупции можно частично решить с помощью полного пересмотра процедур, законодательства и институционального мандата посредством инструментов аудита, чтобы определить уровни коррупции. Такой полный пересмотр может быть только частично эффективным, поскольку глубокие социальные и политические корни преступных связей подрывают любые попытки полного пересмотра систем — в особенности, в уязвимых государствах и странах, находящихся в состоянии конфликта, где верховенство права, в целом, чрезвычайно слабое.

Приложение XIV: Ветеринарный и фитосанитарный контроль и оформление

Общие недостатки в процедурах санитарного и фитосанитарного (СФС) контроля.

Меры по СФС контролю в большинстве развивающихся стран далеки от удовлетворительных. Они не обеспечивают адекватную защиту от угроз для здоровья, связанных с торговлей, не обеспечивают в достаточной степени доступ к рынку и являются слишком дорогостоящими для субъектов экономической деятельности. Недостатки защиты здоровья часто включают в себя: неспособность идентифицировать (диагностировать) угрозы для здоровья как результат слабой подготовки персонала как в управлениях, так и на постах, находящихся на границе, отсутствия необходимых возможностей для диагностики и тестирования с целью проверки здоровья животных и безопасности продуктов и недостаточного финансирования оперативных мероприятий;

- нехватка систематического сбора данных и отсутствие профилей риска;
- нехватка методической помощи инспекторам по приоритетным угрозам здоровью;
- отсутствие руководств по проведению проверок;
- смещение во время вмешательства в сторону обеспечения поступления доходов от пошлин и неформальных платежей.

Недостатки, связанные с доступом к рынку, зачастую включают в себя:

- несоответствующий сбор и обработку данных, что ведет к неспособности обеспечить торговых партнеров необходимой информацией для получения доступа к рынку;
- несоответствующие экспертные возможности для того, чтобы противостоять неблагоприятным решениям стран-импортеров;
- непризнание торговыми партнерами компетентного органа страны из-за недостатков в его организационной структуре, в его возможностях осуществления контроля или в его технической компетентности.

Деловые расходы зачастую включают в себя:

- отдельные декларации для СФС контроля и таможни;
- дублирование задач и сбора данных на границе таможней, карантинными ведомствами и пограничной полицией (иммиграция);
- плохую координацию процессов на границе и длительные последовательные процессы;
- несоответствие информационных технологий, в результате чего подача документов в электронном виде невозможна;
- неэффективные и излишние бюрократические процедуры;
- более высокую частоту проверок, чем это необходимо, из-за плохого управления рисками;
- ненужные дублирующие административные требования для частных и государственных схем обеспечения безопасности (качества) и транспортных документов;
- «стяжательство» и коррупцию;
- ненужные расходы на проведение тестов, проверки и борьбу с вредителями.

Приоритеты в развивающихся странах.

Похоже, что большинство развивающихся стран считают самой важной задачей обеспечение доступа к рынку путем выполнения требований стран-импортеров. Охране здоровья также уделяется внимание, однако проверки, связанные с вопросами здоровья, зачастую неэффективны, а их мотивацией частично является «стяжательство» (комиссионные и неформальные платежи). В целом развивающиеся страны уделяют гораздо меньше внимания стоимости выполняемой работы, по крайней мере в ведомствах, отвечающих за проведение контроля. Структура стимулирования для карантинных ведомств развивающихся стран, например, часто способствует проведению многочисленных проверок, тестов, получению сертификатов и разрешений, при этом мало внимания уделяется управлению рисками и сокращению частоты проверок. Международная

поддержка от доноров и международных организаций (таких как Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН и Всемирная организация по охране здоровья животных) обычно направлена на возможности СФС контроля с целью улучшения доступа к рынку и защиты здоровья, при этом меньше внимания уделяется расходам частного сектора по сделкам.

Оценка качества работы.

Очень сложно измерить качество работы СФС ведомств. Не существует показателей качества работы. Фактически, не предпринимаются никакие усилия по оценке качества работы, кроме субъективных суждений специалистов. Изучение затрачиваемого времени позволило бы оценить в некоторых случаях время, затраченное на СФС контроль на границе, но такие данные в СФС службах не используются. Одной из причин неиспользования данных исследований затрачиваемого времени является чрезмерное внимание к доступу на рынок и защите здоровья. Другой причиной может быть то, что стоимость СФС процедур обычно выше вдали от границы, чем на самой границе. Кроме того индивидуальный взнос каждой из СФС служб (охрана здоровья растений, охрана здоровья животных, безопасность продуктов питания) в изучение затраченного времени может оказаться слишком незначительным для точного измерения, таким образом результаты могут оказаться не такими полезными для политики реформирования.

СФС ведомства и таможенные ведомства.

Эффективным с точки зрения затрат для таможенных ведомств могло бы быть выполнение определенных общих задач в интересах СФС ведомств, таких как проверка соответствия товаров документам, принятие решений о необходимости проверки товаров сотрудниками карантинной службы по направлению и проверка сроков годности продуктов на бирках. И действительно, в некоторых странах эти полномочия формально делегируются таможене.

Тем не менее, СФС ведомства обычно рассматривают такое сотрудничество с таможеней как сомнительное преимущество, если не как прямую угрозу. От СФС ведомств можно часто услышать жалобы о том, что таможеня заинтересована только в сборе налогов, а не в защите здоровья, что сотрудники таможен не имеют опыта в СФС вопросах и что делегирование СФС задач таможене приводит (предположительно) к выпуску в оборот товаров, которые нуждаются в СФС проверке. Соответственно, СФС ведомства зачастую тратят много политической энергии на защиту их существующих мандатов и административных полномочий. (Кроме того, честно говоря, многие таможенные ведомства не очень стремятся брать на себя дополнительные задачи.) Аналогичные аргументы возникали и в спорах между таможенными иммиграционными органами на местах. Однако, успешные модели делегирования полномочий, которые на протяжении многих лет используются таможеней и миграционной службой Австрии, а с недавних пор и в Соединенных Штатах Америки, позволяют считать, что таможеня может выполнять обычные задачи, такие как обработку иммиграции, без занижения стандартов. В условиях эффективных информационных технологий и с набором данных, основанном на кодах гармонизированной системы, таможеня должна иметь возможность обеспечить, чтобы товары, подлежащие СФС проверке, направлялись соответствующим сотрудникам карантинных служб. В то же время опыт одной страны со средним доходом и обширной международной торговлей показывает, что несмотря на многолетние переговоры, таможеня и СФС ведомства так и не смогли договориться о процедурах обмена информацией в интересах контроля и управления рисками. Вот почему многие СФС ведомства продолжают собирать свою собственную информацию, не достигая при этом прогресса в электронной коммерции и так и не создав своего национального «единого окна». Можно с уверенностью сказать, что для СФС контроля может потребоваться больше информации о самом продукте и его переработке, чем для таможенного контроля. Для СФС могут иметь большее значение подробности о продукте, а также информация о сезонных факторах, так что совместная база данных, использующая коды гармонизированной системы, может потребовать дополнений, выходящих за рамки таких кодов. Данная проблема не является неразрешимой при условии эффективного использования информационных технологий,

разработанных в сотрудничестве со всеми пользователями. В настоящее время, обычно СФС ведомства отстают в вопросе применения таких технологий.

Типичное СФС ведомство отстает также в эффективном применении приемов управления рисками. Одной из причин, почему сотрудничество между таможенной и СФС ведомствами может оказаться сложным, является то, что в целом оценка рисков выглядит более сложной для СФС, чем для таможи. Причины такой сложности включают:

диапазон продуктов, угроз и экологических условий, связанных с СФС;

- стоимость сбора данных об угрозах здоровью;
- меняющиеся требования относительно СФС контроля, вводимые импортирующими и экспортирующими странами.

Из-за такой технической сложности и разницы в возможностях активное вовлечение СФС ведомств в совместное управление границами потребует в качестве пред условия продолжительного наращивания возможностей. В настоящее время явно не хватает понимания между таможенными ведомствами и СФС ведомствами по параметрам рисков, оценке рисков и управлению рисками. Такое отсутствие понимания может привести к ошибочному мнению о том, что целью является создание единой интегрированной системы управления рисками для обоих ведомств. На самом же деле, наиболее возможным представляется лишь некоторая координация при выборе партий грузов для физического досмотра.

Нужна не одна система управления рисками, а одна универсальная база для управления рисками. В такой базе должны применяться проверенные дисциплины обслуживания, которые соответствовали бы рискам, стоящим как перед таможенными, так и перед СФС ведомствами.

Координация между СФС ведомствами.

Дублирование юрисдикции и конкуренция между СФС ведомствами является обычным явлением, особенно между ведомствами в министерствах сельского хозяйства и министерствах здравоохранения. Дублированные обязанности могут быть функциональными (безопасность продуктов животного происхождения и здоровье людей) или могут возникать из обязанностей ведомства на разных участках общей цепочки поставок (сельскохозяйственные ресурсы, производство, первичная обработка, транспорт, а также оптовый и розничный рынок). Некоторые страны попытались решить проблемы координации путем объединения различных служб в одно ведомство. После недавних изменений в Соединенных Штатах Америки осталось только одно ведомство пограничного контроля (Министерство внутренней безопасности). Китай имеет одну организацию, которая отвечает за политику контроля и доступа к рынку (Генеральная администрация по контролю качества, проверкам и карантину). Другие страны имеют всего одно ведомство, которое занимается безопасностью продуктов питания. Идеального решения не существует — единое ведомство может бороться за получение необходимых полномочий в формировании политики, сборе данных, установке стандартов, управлении рисками и контроле над внутренними производством и рынками. Присутствие единого карантинного ведомства на границе предоставляет некоторые преимущества в эффективности и в сотрудничестве с таможенной и другими ведомствами, работающими на границе. Однако такие преимущества могут нивелироваться проблемами дополнительной координации и соперничеством СФС ведомств внутри страны.

Приложение XV: Развитие портов — «Набор инструментов Всемирного банка для реформирования портового хозяйства», модуль 3

Порты представляют собой сочетание государственных/частных услуг и товаров, включая сферы, связанные с безопасностью, охраной, заботой об окружающей среде, импортом, экспортом и переработкой товаров; их функционирование обеспечивает непосредственную экономическую эффективность, а также дополнительную косвенную выгоду в форме развития торговли и упрощения торговых процедур, роста объемов производства и параллельно дальнейшего роста услуг, связанных с торговлей.

Такие «эффекты экономического мультипликатора» используются многими портами для обоснования и увеличения инвестиций. Это особенно относится к таким сферам, как обеспечение морской безопасности и безопасности портов, охрана портов, а также защита морской среды. В блоке ниже представлен ряд сфер, где порты обеспечивают эффекты экономического мультипликатора.

- Нефтехимическая промышленность.
- Вспомогательные услуги.
- Ремонт и техническое обслуживание.
- Упаковка и переупаковка.
- Маркировка.
- Тестирование.
- Телекоммуникация.
- Банковские услуги.
- Таможня.
- Внутренние перевозки.
- Складирование и распределение.
- Торговля предметами судового обихода.
- Уборка и прачечное обслуживание.

Благодаря стратегиям целенаправленного развития, а также незапланированному росту связанных отраслей промышленности, многие порты стали местом расположения «промышленных кластеров», которые описываются следующим образом:

«географическая концентрация частных предприятий, которые могут конкурировать друг с другом или дополнять друг друга в качестве клиентов и поставщиков в специализированных областях производства и распространения. Промышленные кластеры представляют собой своего рода цепочки ценности, сеть взаимосвязанных видов деятельности, которые дополняют друг друга и постоянно развиваются. Объединение связанных видов деятельности в кластеры улучшает конкурентоспособность участников кластера благодаря повышению производительности, сокращению затрат на операции между ними, содействию технологическим инновациям и стимулированию формирования новых бизнес-ответвлений».²⁵

Порты являются частью полностью интегрированной логистической цепочки, которая, с помощью создания новых услуг, помогает улучшать экономические показатели, а также повышает привлекательность портов для существующих и потенциальных клиентов, что способствует сохранению и улучшению их конкурентоспособности. В рамках стратегии развития, порты, с помощью коммерческой концессии, лицензирования и стимулирующего лизинга, содействуют

25 См. «Набор инструментов Всемирного банка для реформирования портового хозяйства», модуль 3, стр. 74.

совместному развитию различных вспомогательных услуг (ВУ).²⁶ Портам необходимо привлекать предприятия и расширять свои логистические цепочки или обеспечивать их специализированными возможностями, чтобы повысить ценность грузов, которые хранятся и обрабатываются в порту. Общие услуги, которые пытаются развить многие порты, включают торговлю предметами судового обихода, ремонт судов, техническое обслуживание контейнеров, морскую экспертизу, проверки обращений за страховой выплатой, а также банковские услуги.

Правительства часто принимают участие в развитии портов и для обоснования прямого финансирования базовой портовой инфраструктуры используют индикаторы «полюса роста». Логика «полюса роста» основывается на суждении, что инвестиции в портовые объекты имеют явный эффект мультипликатора на национальную экономику и что государственные ресурсы часто необходимы для обеспечения совместного инвестирования торговым и промышленным секторами, т.к. стимулируют вложения, которые бы отсутствовали без государственных инвестиций в портовую инфраструктуру.

Факторы, влияющие на конкуренцию между портами

Система внутренних перевозок (автомобильным, железнодорожным, водным транспортом, а также с помощью трубопроводов) в значительной степени определяет территорию, охватываемую портом. Благодаря улучшению системы внутренних перевозок порты становятся более конкурентоспособными. Когда в крупные порты входят внутренние районы, которые охватывают ряд стран, их зона конкуренции пересекается с другими портами. В результате может возникнуть серьезная борьба цен.

Перевалка грузов

Перевалка грузов (перевозка морем), в частности, контейнерных грузов — главный рынок, который является целью многих, если не практически всех, крупных портов мира. Преимуществом перевалки является появление дополнительных перевозок (два перемещения для одного ящика), недостатком — непостоянство. Владельцы грузов и судоходные линии находятся в постоянном поиске порта, где соотношение цены и качества наилучшим образом отвечает их интересам. Т.к. штраф за смену порта захода для транзитных грузов не очень высокий, перевозчики меняют порты перевалки при любом удобном случае.

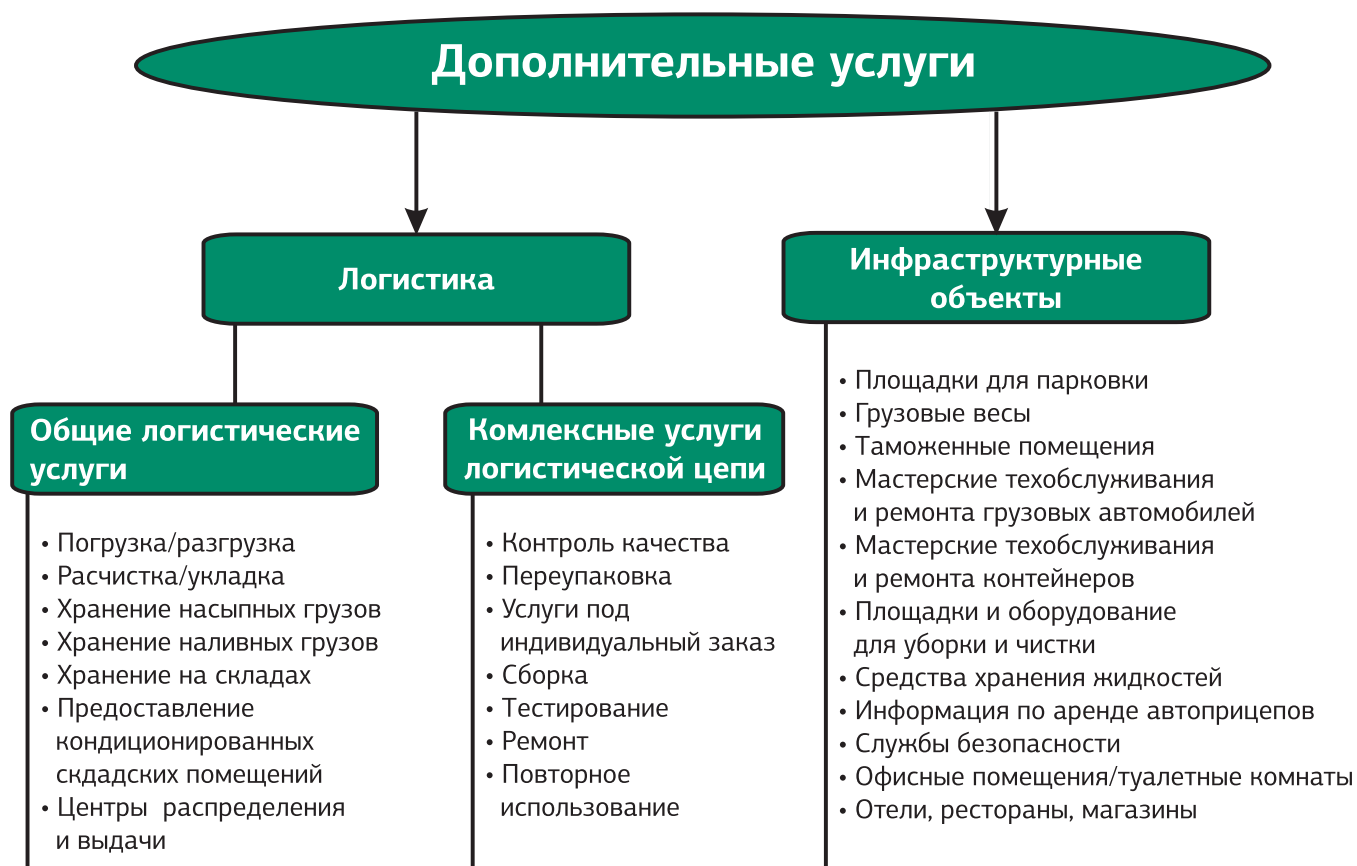
Экспедиторы и операторы мультимодального транспорта

Экспедиторы и операторы мультимодального транспорта (ОМТ) играют решающую роль в эволюции современного транспорта, в частности, в том, что касается адресной доставки товаров. Как специалисты в области перевозки и распространения, они имеют значительное влияние на выбор порта и конкуренцию между портами.

У экспедиторов и ОМТ в регионе есть собственные сети, которые обеспечивают получение актуальной информации о технических, коммерческих, операционных и социальных отличиях между (конкурирующими) портами. Это влияет на отсутствие самоидентификации с тем или иным портом, а также лояльности среди получателей и отправителей. Как правило, у экспедиторов и ОМТ есть свои представительства в конкурирующих портах.

26 «ВУ можно разделить на вспомогательные услуги по логистике (ВУЛ) и дополнительные технические средства (ДТС). ВУЛ включают два основных компонента: общие логистические услуги (ОЛУ) и услуги по интеграции в логистическую цепь (УИЛЦ). Среди прочих мероприятий ОЛУ включают погрузку и разгрузку, затарку и растарку контейнеров, хранение, складирование и распределение. Это более традиционные логистические операции, которые не имеют прямого влияния на природу товаров во время их перемещения по порту. Наряду с такими традиционными операциями разрабатывают более сложные УИЛЦ. Для развития операций, которые производители не расценивают как часть своего основного вида деятельности, субъекты, предоставляющие логистические услуги, могут взять на себя часть производственной цепочки (например, сборку, контроль качества, оформление в соответствии с требованиями заказчика и упаковку), а также гарантийное и постгарантийное обслуживание (например, ремонт и повторное использование). Однако УИЛЦ подходят только для определенных видов товаров. К товарам, для которых такие услуги наиболее выгодны, относятся бытовая электротехника, фармацевтические препараты, химические товары (за исключением навалых грузов), одежда, косметика и товары личной гигиены, продукты питания, оборудование и приборы технического управления». См. «Набор инструментов Всемирного банка для реформирования портового хозяйства», модуль 3.

Для специалистов в области перевозок, таких как экспедиторы и ОМТ, гораздо проще поменять порт, чем для отправителей и получателей. Кроме того, будучи субъектами, организующими сборные отправки небольших партий грузов, а также посредниками для представителей отправителей, их позиции довольно прочны по сравнению с лицами, предоставляющими транспортные услуги, и другими соответствующими сторонами. Это упрощает изменение транспортных маршрутов. При содействии экспедиторов и ОМТ крупным судоходным линиям теперь гораздо проще поменять порт захода.



Вторая группа ВУ — ДТС — значительно более разнообразна. Такого рода операции не могут быть в своем большинстве приписаны конкретному виду продукта или грузопотоку. Однако можно оценить определенный потенциал ДТС, проанализировав грузопотоки, например, насыпные и наливные грузы, общие грузы, контейнерные грузы, трейлерные перевозки, все из которых присутствуют в порту Джурджулешть.

Высокая пропускная способность контейнеров является экономической предпосылкой для обеспечения ремонта контейнеров, для обработки большого количества химических веществ необходимо специальное портовое оборудование, а при условии наличия значительного объема трейлерных перевозок можно установить мастерские для технического обслуживания и ремонта транспорта. Как правило, наибольшим потенциалом с точки зрения ВУЛ обладают контейнерные и общие грузы. ОЛУ и УИЛЦ наилучшим образом подходят для таких грузов.

Потенциал ВУЛ для трейлерных перевозок сильно ограничен. Грузовики с водителями обходятся слишком дорого, чтобы их задерживать в ожидании модификации груза; кроме того, такие грузы, как правило, формируются под заказчика. Для рынка трейлерных перевозок больше подходят ДТС для заправки, очистки, ремонта, парковки, безопасности, сдачи внаем и лизинга.

Как ВУЛ, так и ДТС обладают наименьшим потенциалом в том, что касается потоков насыпных и наливных грузов. Для обеспечения благоприятной среды для ВУЛ и ДТС, во многих портах развивают терминально-логистические центры.²⁷

Основная инфраструктура порта	Портовое оборудование:
<p>Морские подходные каналы.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Вход в порт. • Защитные сооружения, включая волнорезы и укрепление берегов. • Морские шлюзы. • Доступ к порту для наземного транспорта (дороги и туннели). • Железнодорожное сообщение между внутренними районами и портом. • Внутренние водные пути на территории порта, а также соединяющие портовые зоны и внутренние районы 	<ul style="list-style-type: none"> • Буксирные суда. • Суда, обслуживающие линию. • Дноуглубительная техника. • Погрузочно-разгрузочное оборудование. • Оборудование для обслуживания грузов (разгрузочная площадка и терминал).
Операционная инфраструктура порта:	Портовые надстройки:
<p>Внутренние портовые каналы, бассейны для разворота судов и бассейны порта.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Защитные береговые насыпи и откосы. • Дороги, туннели, мосты и шлюзы в портовой зоне. • Причальные стенки, молы и причальные дамбы. • Средства навигации, буи и маяки. • Гидроузлы и метеорологические системы. • Специальные причальные буи. • Система управления движением судов. • Патрульные и пожарные суда. • Доки. • Портовые территории (за исключением надстроек и дорожного покрытия). • Подъездные дороги к основной дорожной инфраструктуре. • Железнодорожная ветка к основной железнодорожной инфраструктуре и сортировочная станция. • Сухие доки для ремонта судов. 	<ul style="list-style-type: none"> • Дорожное покрытие и профильные поверхности. • Освещение терминала. • Зоны для парковки. • Навесы, склады и площадки для хранения в штабелях. • Нефтесклады и силосные ямы (башни). • Офисные помещения. • Ремонтные мастерские. • Другие конструкции, необходимые операторам терминалов.

Концессионные договоры

При заключении концессионных договоров, правительства всё равно играют важную роль в управлении портом в основном через органы государственной власти порта-владельца. Сегодня концессии широко используются в портовом секторе. Концессия — это договор, согласно которому государство передает права на эксплуатацию частному предприятию, которое потом с одобрения правительства и в соответствии с условиями договора занимается определенной

²⁷ Терминально-логистический центр — это зона, в которой учреждаются компании для предоставления дополнительных торговых и транспортных услуг; она может также включать объекты в крупных внутренних районах порта. Не существует стандартного плана развития терминально-логистического центра. Как можно видеть по различным примерам в Нидерландах, Франции, Германии и Великобритании, такие центры довольно разнообразны. Например, в Роттердаме их целых три. Самый старый (Eemhaven) предназначен для распределения контейнерных грузов, второй (Botlek) — для химических продуктов, а третий и наиболее новый — также для контейнерных грузов: он включает крупные склады, на которых хранятся товары, предназначенные для Европы (например, Reebok). См. «Набор инструментов Всемирного банка для реформирования портового хозяйства», модуль 3, стр. 92.

частью деятельности. Договор может касаться восстановления или строительства инфраструктуры концессионером. Благодаря таким характерным чертам концессия отличается от договоров управления, находящихся с одной стороны спектра реформ, и обширной приватизации порта — с другой. Концессия позволяет правительствам сохранить конечное право собственности на земли порта, а также функцию выдачи лицензий на портовые операции и строительную деятельность, в результате чего у правительств остается возможность защищать общественные интересы. В то же время концессии освобождают правительства от значительных эксплуатационных рисков и финансового бремени. На сегодняшний день существуют две основные формы концессий в портах: договор аренды, при котором оператор получает земли порта в долгосрочную аренду и, как правило, несет ответственность за надстройки и оборудование, и концессионный договор, при котором оператор берет на себя инвестиционные затраты и все коммерческие риски. Такие договоры часто объединяются с определенными финансовыми схемами, например, строительство-эксплуатация-передача (СЭП).

К преимуществам концессии в портовом секторе относятся:	Недостатки, связанные с концессионными договорами:
<p>Улучшение и повышение эффективности управления портом (особенно портовыми операциями) частными операторами.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Устранение недостатков, связанных с монополиями, благодаря детально прописанным условиям концессии. • Использование частного капитала в социально и экономически привлекательных проектах, благодаря чему освобождаются правительственные фонды для других важных проектов. • При определенных условиях, обеспечение новых потоков поступлений дохода для правительств. • Передача частному сектору объектов в эксплуатацию, а также рисков, связанных с финансовой составляющей. • Привлечение и использование иностранных инвестиций и технологий. 	<p>Необходимость продолжать непосредственное правительственное регулирование и контроль.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Для системы нужна правовая база, позволяющая передачу прав на землю частному лицу. • Побеждающие тендерные заявки иногда основываются на нереалистичных прогнозах финансового состояния, что подвергает угрозе устойчивость развития концессионного договора. • Существует опасность, что концессионер не обеспечит надлежащее содержание объектов в рамках концессии и вернет их правительству в плохом состоянии, или опасность, что концессионер и администрация порта не смогут прийти к соглашению по поводу производственной необходимости и финансовой целесообразности важных инвестиций.

Приложение XVI: Четырехуровневая модель доступа пограничной полиции ЕС

В соответствии со Стратегией интегрированной пограничной безопасности ЕС, модель контроля с четырехуровневым доступом содержит в себе следующие элементы: а) деятельность внутри страны, б) деятельность на границе, в) трансграничное сотрудничество и д) деятельность в третьих странах. Таким образом, охрана границы, которая заключается в проверках на границе, наблюдении за границей и анализе рисков, обеспечивает управление миграцией, борьбу с преступностью и содействие в пересечении границы. Правовыми документами по пограничным вопросам являются:

- Шенгенская конвенция (Конвенция по выполнению Шенгенского соглашения от 14 июня 1985 года);
- Регламент Совета (ЕС) № 2007/2004 от 26 октября 2004 года (Европейское агентство по управлению оперативным сотрудничеством на внешних границах ЕС — FRONTEX);
- Регламент (ЕС) № 562/2006 Европейского парламента и Совета от 15 марта 2006 года, которым учреждается кодекс Сообщества о правилах, регулирующих перемещение лиц через границы (Шенгенский кодекс о границах);

Рекомендация Комиссии от 6 ноября 2006 года, которой вводится в действие «Практическое руководство для пограничников (Шенгенское руководство)» для соответствующих уполномоченных органов стран-членов при проведении пограничного контроля лиц;

- Решения Совета от 4–5 декабря 2006 года об интегрированном управлении границами (2768-е заседание Совета по вопросам правосудия и внутренних дел в Брюсселе);
- Регламент Европейского парламента и Совета № 863/2007/ЕС от 11 июля 2007 года, которым устанавливается механизм формирования Пограничных групп быстрого реагирования и вносятся поправки в Регламент Совета № 2007/2004 в отношении данного механизма, а также регулируются функции и полномочия сотрудников из других стран;
- Коммуникация Комиссии «Пакет документов о границе» от 13 февраля 2008 года;
- Решения Совета от 5–6 июня 2008 года об управлении внешними границами стран-членов Европейского Союза (2873-е заседание Совета по вопросам правосудия и внутренних дел в Люксембурге).

Процедуры

Внешние границы должны пересекаться только в установленных пунктах пропуска и в течение установленного времени их работы. Время работы должно быть четко указано в ПП, которые не работают круглосуточно, а страны-члены должны предоставлять Комиссии перечень своих ПП. Процедуры выполняются пограничниками в ПП, или вдоль границы, или в непосредственной близости от границы, в соответствии с шенгенскими правилами контроля в ПП, охраны границы за пределами ПП и охраны ПП в их нерабочее время. При въезде и выезде, первой службой, которая вступает в контакт с пассажирами и водителями, обычно является пограничная служба, которая отвечает за пограничный контроль лиц. В дополнение к контролю первой линии, который осуществляется в месте, где проверяются все лица, в другом специально отведенном для этого месте может проводиться контроль второй линии.

В соответствии с Шенгенским кодексом о границах, все лица обязаны проходить минимальную проверку, которая может быть выполнена в пределах полосы движения, как правило, для лиц, имеющих право на свободное перемещение в пределах Сообщества, и которая заключается в предъявлении документов, дающих право на пересечение границы. Такой минимальный контроль заключается в быстрой и простой проверке на предмет кражи, незаконного завладения, утери и истечения срока годности документов, действительности документа, дающего его законному владельцу право на пересечение границы, а также на наличие признаков фальсификации или подделки.

Проверки также могут распространяться на транспортные средства и имущество лиц, пересекающих границу. По возможности такие проверки должны проводиться двумя пограничниками. В случае проведения досмотров, применяется национальное право соответствующего государства ЕС. В соответствии с Шенгенским кодексом о границах, граждане третьих стран должны при въезде подвергаться тщательной проверке, которая, кроме проверки документа, дающей право на пересечение границы, предусматривает также проверку цели и продолжительности их пребывания, наличия достаточных средств для существования, а также поиск в Шенгенской информационной системе (ШИС) и национальных базах данных. Соответственно, такой контроль включает в себе целый ряд условий, которые проверяются пограничником с помощью вопросов, задаваемых лицу, пересекающему границу. Кроме того, в каждом случае пограничник должен проверять действительность документа, дающего право на пересечение границы. В отношении лиц применяются одинаковые проверки, независимо от того, нужна им виза для въезда или нет. Пограничники обязаны вручную проставлять штампы в документы граждан третьих стран, пересекающих внешнюю границу, которые дают право на такое пересечение границы, указывая при этом дату и место въезда или выезда.

В исключительных и непредвиденных случаях, когда непредсказуемые события приводят к возникновению такой интенсивности движения, которая становится причиной превышения времени ожидания в ПП, пограничные проверки могут упрощаться, при этом пограничный контроль на въезд должен, в принципе, считаться приоритетным по сравнению с пограничным контролем на выезд.

Проверки на железнодорожном транспорте проводятся в отношении как пассажиров поездов, так и железнодорожных служащих на поездах, которые пересекают внешние границы, включая тех, которые перемещаются на товарных или порожняковых составах. Такой контроль должен проводиться либо на платформе первой станции прибытия, либо на последней станции убытия на территории Шенгенского государства, либо на борту поезда во время его транзита. С целью содействовать прохождению потоков высокоскоростных пассажирских поездов, страны-члены, находящиеся на пути следования таких поездов из третьих стран, могут также принимать решение на основании совместных соглашений с соответствующими третьими странами осуществлять контроль на въезд лиц в поездах из третьих стран либо на станциях в третьей стране, где пассажиры садятся на поезд, либо на станциях на территории Шенгенских стран, где пассажиры выходят из поезда, либо в поезде во время перехода между станциями на территории Шенгенских государств при условии, что лица не покидают поезд на предыдущей (-их) станции (-ях).

Пограничник может досматривать пустоты в вагонах, чтобы убедиться в том, что там не сокрыты объекты, подлежащие пограничному контролю. Поезд всегда тщательно обыскивается пограничниками, если есть подозрение, что на его борту сокрыты взрывчатые вещества или наркотики.

Из-за недостатка персонала и оборудования/помещений, а также учитывая тот факт, что время ожидания на границах не должно превышать допустимые нормы, проверка всего железнодорожного состава является как нецелесообразной, так и неэффективной, особенно в случаях интенсивного движения. Поэтому требуется оценка вероятности несоблюдения законодательных требований с помощью анализа рисков либо *ex ante* (до подготовки мероприятия), либо *ex post* (после действия) по всем направлениям с тем, чтобы облегчить применение выборочных, но в то же время эффективных форм контроля и свести к минимуму нарушение торговли и потоков движения, исходя из показателей риска, профилей риска и типовых методов лиц, участвующих в совершении преступлений на границе.

Анализ рисков должен основываться на систематически собираемых и координируемых на центральном уровне потоках информации и управлении. Профессиональные системы управления границами должны быть в состоянии собирать информацию, анализировать ее и использовать результаты анализа в работе на местах. Профиль риска — это средство, с помощью которого воплощается в жизнь анализ рисков. Это инструмент для пограничных ведомств, который помогает им в организации управления и функционирования их подразделений, местных или региональных, и поэтому он должен быть максимально доступным. Он создан для того, чтобы заменить определенный процент произвольных и традиционных проверок документов и товаров запланированными и целенаправленными проверками, основанными на ряде заранее установленных критериев. Важно, чтобы профиль риска был гибким и регулярно обновлялся (например, каждые три месяца) с целью поддержания его эффективности. Сотрудники всех направлений и уровней должны пройти соответствующую подготовку по сбору необходимой информации и по предоставлению данных для анализа. Поэтому критерием оценки эффективности системы анализа рисков является соотношение количества проверок и количества выявленных случаев — задача заключается в том, чтобы обеспечивать как можно меньшую разницу между этими двумя показателями.



EUBAM полностью финансируется
Европейским Союзом



Международная организация
по миграции - партнер по реализации