

СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

«12» апреля 2012г.

№ 01-244/03 ВН

Государственный контроль
Эстонской Республики

Счетная палата
Российской Федерации

СОВМЕСТНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ДОКЛАД

по результатам параллельной проверки высшими органами финансового контроля Российской Федерации и Эстонской Республики деятельности государственных органов, обеспечивающих перемещение товаров и транспортных средств через пограничные и таможенные пункты Российской Федерации и Эстонской Республики в 2010 году и истекшем периоде 2011 года

г. Ивангород,
Российская Федерация

29 марта 2012 года

1. Основание для проведения контрольного мероприятия:

Меморандум о взаимопонимании в области сотрудничества между Счетной палатой Российской Федерации и Государственным контролем Эстонской Республики от 2 октября 2006 года,

Соглашение о проведении параллельного контрольного мероприятия Счетной палатой Российской Федерации и Государственным контролем Эстонской Республики от 8 декабря 2011 года.

2. Цели контрольного мероприятия:

Анализ причин образования очередей автотранспортных средств при пересечении российско-эстонского участка государственной границы Российской Федерации;

Определение эффективности (результативности) деятельности государственных органов (служб) в пунктах пропуска на границе между Российской Федерацией и Эстонской Республикой при перемещении товаров и транспортных средств.

3. Объекты проверки:

Счетной палаты Российской Федерации

Пограничное управление
Федеральной службы безопасности
Российской Федерации по
Псковской области

Федеральное агентство по
обустройству государственной
границы Российской Федерации (по
запросам)

Министерство связи и массовых
коммуникаций Российской
Федерации (по запросам)

Министерство экономического
развития Российской Федерации (по
запросам)

Министерство транспорта
Российской Федерации (по
запросам)

Федеральная служба по надзору в
сфере транспорта (по запросам)

Федеральная таможенная служба
(по запросам)

Кингисеппская и Псковская
таможни

Министерство сельского хозяйства
Российской Федерации (по
запросам)

Федеральная служба по
ветеринарному и фитосанитарному
надзору (по запросам)

Государственного контроля Эстонской Республики

Министерство внутренних дел
Эстонской Республики
Департамент полиции и пограничной
охраны

Министерство экономики и
коммуникаций Эстонской
Республики

Департамент шоссейных дорог (по
запросам)

Министерство финансов Эстонской
Республики

Налогово-таможенный департамент

Министерство сельского хозяйства
Эстонской Республики

Ветеринарно-пищевой департамент
(по запросам), Департамент сельского
хозяйства (по запросам)

4. Краткая характеристика проверяемой области.

На российско-эстонской границе, которая одновременно является внешней границей Европейского союза с Российской Федерацией, Соглашением между Правительством Российской Федерации и Правительством Эстонской Республики о пунктах пропуска через российско-эстонскую государственную границу от 25 июня 2002 года установлены многосторонние автомобильные пункты пропуска (далее – МАПП), через которые осуществляется перемещение грузовых транспортных средств:

Ивангород (Российская Федерация) – Нарва (Эстонская Республика),
Шумилкино (Российская Федерация) – Лухамаа (Эстонская Республика),

Куничина Гора (Российская Федерация) – Койдула (Эстонская Республика).

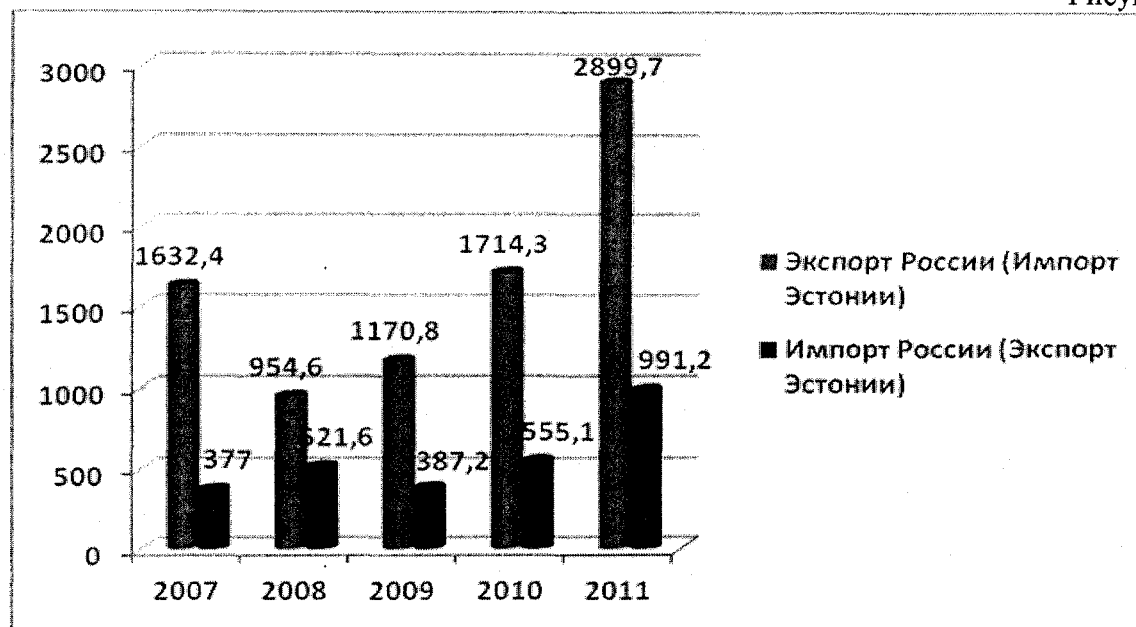
Также на российско-эстонской границе действует два железнодорожных пункта пропуска (далее – ЖДПП):

Ивангород (Российская Федерация) – Нарва (Эстонская Республика),

Печоры-Псковские (Российская Федерация)– Орава (Койдула) (Эстонская Республика).

В 2010 – 2011 годах наблюдалась положительная динамика товарооборота между Российской Федерацией и Эстонской Республикой. За 2011 год объем двусторонней торговли в сравнении с 2010 годом возрос в 1,7 раза и составил 3890,9 млн. долларов США. Динамика объема товарооборота между Российской Федерацией и Эстонской Республикой за 2007 – 2011 годы (по данным таможенной статистики внешней торговли Федеральной таможенной службы) представлена на рисунке 1.

Рисунок 1.



Согласно прогнозу Министерства экономического развития Российской Федерации (оптимистичный сценарий), в перспективе до 2020 года ожидается рост общего объема перевозок в направлении ввоза в Российскую Федерацию на российско-эстонском участке границы. В 2020 году в сравнении с 2010 годом планируется увеличение объемов автомобильных перевозок почти в 4 раза, объемов перевозок железнодорожным транспортом – в 3,5 раза. Основная доля грузопотока автомобильным транспортом и высокие темпы роста (более чем в 9 раз) планируются в МАПП Ивангород (Нарва), железнодорожным транспортом - в ЖДПП Ивангород (Нарва) (рост почти в 9 раз).

На российско-эстонской границе, как в российских, так и в эстонских пунктах пропуска, осуществляются следующие виды контроля: санитарно-карантинный, пограничный, иммиграционный, транспортный, ветеринарный и фитосанитарный, таможенный.

5. Нормативно-правовое обеспечение вопросов функционирования пунктов пропуска на границах и деятельности национальных государственных органов (служб) по контролю пропуска грузов и транспортных средств.

Результаты Счетной палаты Российской Федерации.

Законодательные и иные нормативные правовые акты Российской Федерации создают правовую базу функционирования пунктов пропуска и деятельности государственных контрольных органов в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, обеспечивают условия для повышения эффективности государственного пограничного, таможенного и других видов контроля.

В целях ускорения прохождения необходимых формальностей и создания более благоприятных условий для пересечения границы принят Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 394-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с передачей полномочий по осуществлению отдельных видов государственного контроля таможенным органам Российской Федерации».

Данным федеральным законом таможенным органам были переданы полномочия по осуществлению в пунктах пропуска через границу транспортного контроля в полном объеме, санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного и ветеринарного – в части проверки документов.

Вместе с тем Счетная палата Российской Федерации полагает целесообразными дальнейшие меры по оптимизации контрольных функций таможенных органов в пунктах пропуска, исключению повторных проверок разными контролирующими органами и тем самым сокращению времени прохождения границы, а именно сокращению параметров транспортного контроля с сохранением контроля только в части соблюдения разрешительной системы международных перевозок, сокращению перечней подконтрольной продукции, подлежащей обязательному контролю подразделениями Россельхознадзора.

Результаты Государственного контроля Эстонской Республики.

Передвижение грузов, транспортных средств и пешеходов через границу между Эстонией и Россией урегулировано правовыми актами Европейского союза и установленными в Эстонии правилами по их применению. Связанные с пересечением границы грузами вопросы урегулированы прежде всего Соглашением о партнерстве и сотрудничестве, учреждающим партнерство между Российской Федерацией, с одной стороны, и Европейскими сообществами и их государствами-членами, с другой стороны (1994 г.), Международной Конвенцией о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 г.), Соглашением между Правительством Российской Федерации и Правительством Эстонской Республики о международном сообщении (2001 г.), законами о государственной границе обоих государств.

Согласно оценке Департамента полиции и пограничной охраны и Налогово-таможенного департамента, в настоящий момент действия по пересечению границы между Эстонией и Россией не нуждаются в дополнительной правовой регуляции.

Совершаемые на пограничных пунктах Эстонии контрольные действия регулируются правовыми актами Европейского союза и многими внутриведомственными инструкциями. По мнению руководителей ведомств и пограничных пунктов, правил для контрольных действий достаточно, они логичны и понятны сотрудникам.

Общие выводы.

Стороны отмечают, что основные вопросы функционирования пунктов пропуска и деятельности государственных контрольных органов на границе урегулированы в достаточной мере.

6. Характеристика и перспективы развития пунктов пропуска на границе между Российской Федерацией и Эстонской Республикой.

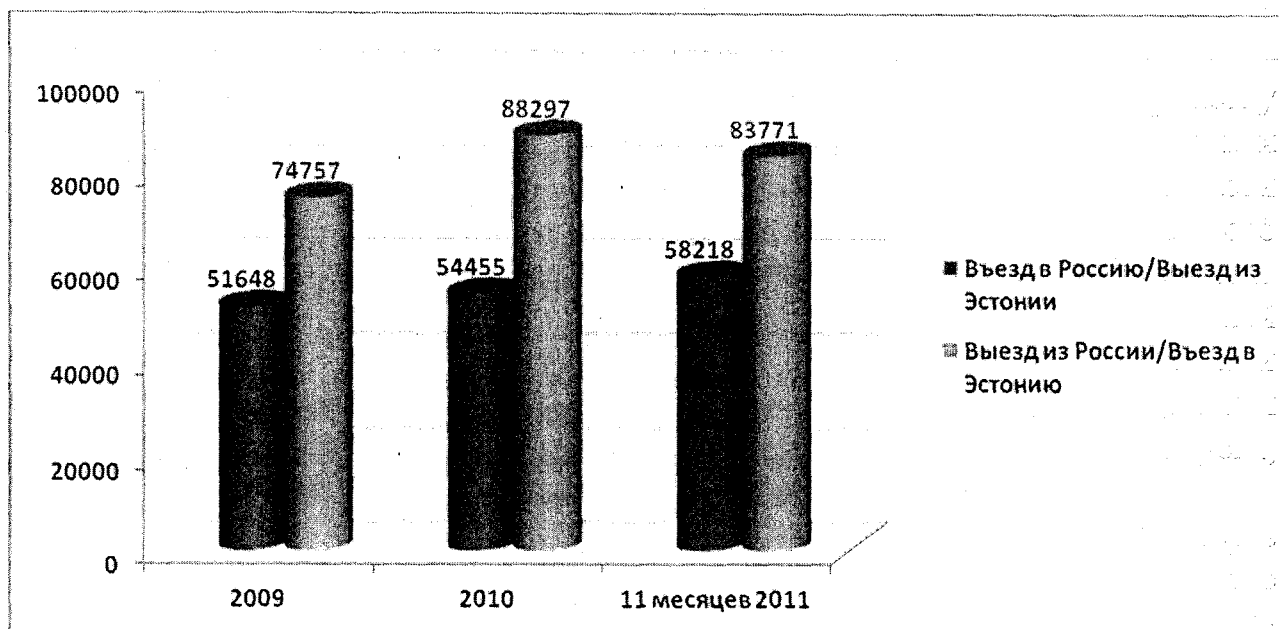
Результаты Счетной палаты Российской Федерации.

Пункты пропуска на границе с Эстонской Республикой обустроены в начале 90-х годов в соответствии с требованиями действовавших на тот момент нормативных правовых актов Российской Федерации к обустроенности, формам и методам государственного контроля. Мощности и инфраструктура пунктов пропуска не рассчитаны на достигнутый объем грузопотока, что не способствует эффективному перемещению грузов и транспортных средств через границу. По мнению Федеральной таможенной службы, все пункты пропуска на российско-эстонской границе, как автомобильные, так и железнодорожные, требуют реконструкции.

Для российско-эстонского участка границы характерно образование очередей грузовых транспортных средств в ожидании оформления пересечения границы как на въезд в Российскую Федерацию, так и на выезд из нее. При этом размеры очередей и, соответственно, время ожидания в целом имеют определенную цикличность, обусловленную сложившимися транспортно-логистическими схемами.

Фактическая пропускная способность автомобильных пунктов пропуска в 2010 – 2011 годах в целом имела стойкую положительную динамику. Особенно позитивна данная тенденция на фоне снижения этого показателя за ряд предыдущих лет, однако уровень 2007 года не достигнут и составляет по разным пунктам пропуска от 64 до 87 % к уровню показателей 2007 года. Показатели пропускной способности грузовых автомобилей в пунктах пропуска в целом по российско-эстонской границе за 2009 год – 11 месяцев 2011 года (по данным российских таможенных органов) представлены на рисунке 2.

Рисунок 2.



Проводится комплексная целенаправленная работа по обустройству границ, созданию современной инфраструктуры пунктов пропуска. В планах развития приграничной инфраструктуры на перспективу до 2020 года в части российско-эстонской границы предусмотрено оснащение автомобильного пункта пропуска Ивангород ведомственными телекоммуникационными сетями.

Для создания благоприятных условий пересечения российско-эстонской границы требуется дальнейшее развитие приграничной транспортной инфраструктуры, строительство обустроенных накопительных площадок для грузовых автомобилей, расширение дорог на подъездах к пунктам пропуска, местами – замена асфальтового покрытия.

Автомобильные дороги, обслуживающие международные перевозки через российско-эстонскую границу, несмотря на проведение в проверяемом периоде работ по их ремонту и реконструкции, по своему транспортно-эксплуатационному состоянию не на всей протяженности соответствуют нормативу. В ближайшей перспективе планируется дальнейший ремонт и обустройство отдельных участков основных автодорог, используемых в международных перевозках на российско-эстонском участке границы.

Результаты Государственного контроля Эстонской Республики.

Пункты пропуска на эстонско-российской границе обустроены в конце 90-х годов в соответствии с требованиями действовавших на тот момент нормативных правовых актов к обустроенности пунктов пропуска и формам и методам государственного контроля.

Мощности и инфраструктура автомобильных пунктов пропуска в южной Эстонии - Койдула (сопредельный на российской стороне пункт пропуска – Куничина Гора) и Лухамаа (сопредельный на российской стороне пункт пропуска – Шумилкино) в целом соответствуют требованиям обслуживания

грузопотоков в нынешнем объеме, но с учетом их возрастания в дальнейшем требуют совершенствования.

В то же время на восточной границе – в пункте пропуска Нарва (сопредельный на российской стороне пункт пропуска – Ивангород) условия оформления на легковом, автобусном и пешеходном направлениях не соответствуют уровню транспортного и пассажирского потока, сдерживая более высокие возможности сопредельного пункта пропуска на российской стороне. Реализация планов развития инфраструктуры пункта пропуска в 2012 - 2014 годах позволит значительно увеличить его пропускную способность на данных направлениях.

В рамках заседаний Совместной транспортной комиссии Министерства транспорта Российской Федерации и Министерства экономики и коммуникаций Эстонской Республики с 2006 года обсуждался вопрос совершенствования и развития транспортной инфраструктуры в приграничном регионе Нарва – Ивангород, в том числе в части реализации проектов строительства нового пункта пропуска и нового моста, однако не были проведены совместные исследования в отношении экономической целесообразности и экологических последствий этого строительства. Государственным контролем Эстонской Республики рекомендовано ответственным министерствам совместно с компетентными органами Российской Федерации вновь активизировать эту работу.

В 2011 году был введен в действие новый, оснащенный современным оборудованием железнодорожный пункт пропуска Койдула (сопредельный на российской стороне пункт пропуска – Печоры-Псковские), инфраструктура которого позволяет принимать до 32 поездов в сутки. В то же время инфраструктуру железнодорожного пункта пропуска Нарва (сопредельный на российской стороне пункт пропуска – Ивангород) еще предстоит усовершенствовать.

Эстонская сторона обращает внимание на сокращение железнодорожного грузового сообщения на российско-эстонской границе. Так, в настоящее время границу пересекает в целом вдвое меньше железнодорожных составов, чем в 2006 году. Это объясняется установлением соответствующего графика движения открытым акционерным обществом «Российские железные дороги».

Общие выводы.

1. Недостаточное развитие инфраструктуры, обусловленное введением в действие пунктов пропуска в 90-х годах XX века, является сдерживающим фактором повышения их пропускной способности и в определенной мере ведет к образованию очередей в ожидании оформления перемещения через границу.

2. Стороны положительно оценивают обоюдное участие в реализации проектов развития приграничной инфраструктуры в рамках программы Европейского инструмента соседства и партнерства, в том числе реконструкции пунктов пропуска Ивангород (Россия) и Нарва (Эстония) в части обустройства

пешеходной зоны, оборудования благоустроенной стоянки на подъезде к пункту пропуска Куничина Гора (Койдула).

3. Стороны полагают, что совершенствование таможенной и транспортной инфраструктуры на российско-эстонском участке границы может обеспечить более благоприятные условия пересечения границы для транспортных средств, грузов и пешеходов. Диалог заинтересованных органов государственной власти Российской Федерации и Эстонской Республики будет способствовать развитию приграничной инфраструктуры с учетом сочетания экономических интересов обоих государств и эффективному функционированию транспортного коридора для приграничной торговли и транзитного перемещения грузов.

4. Пропускная способность автомобильных пунктов пропуска в целом имеет стабильно положительную динамику. В то же время железнодорожные пункты пропуска имеют резервы повышения грузопотока практически вдвое. Увеличение объемов перевозок между Россией и Эстонией железнодорожным транспортом будет способствовать снижению нагрузки на автомобильные пункты пропуска и сокращению очередей на границе.

5. Стороны положительно оценивают введение в Эстонской Республике электронной очереди на пересечение границы и организацию приграничных зон ожидания, что создает более комфортные условия для перевозчиков грузов и устраняет очереди непосредственно на подъездах к пунктам пропуска. Строительство подобных инфраструктурных объектов на российской стороне также положительно скажется на сокращении простоев, улучшении бытовых условий водителей и безопасности дорожного движения.

7. Оценка полноты обеспеченности национальных государственных контрольных органов (служб) в пунктах пропуска через границу Российской Федерации и Эстонской Республики необходимыми условиями и средствами контроля для осуществления функций по контролю перемещаемых грузов и транспортных средств.

Результаты Счетной палаты Российской Федерации.

Правительство Российской Федерации и ответственные федеральные органы государственной власти уделяют большое внимание совершенствованию пограничной и таможенной инфраструктуры. Улучшается техническое оснащение автомобильных пунктов пропуска, реконструировано дорожное покрытие. В то же время автомобильные и железнодорожные пункты пропуска на российско-эстонской границе не в полной мере оборудованы и оснащены для осуществления установленных видов государственного контроля. Государственные контрольные органы на границе не в достаточной мере обеспечены условиями и средствами контроля, необходимыми для исполнения контрольных функций.

В связи с передачей таможенным органам функций по транспортному и документальному ветеринарному контролю, фитосанирному карантинному и

санитарно-карантинному контролю, требующих специфических навыков, у таможенных органов в пунктах пропуска наблюдались проблемы со своевременным обеспечением квалифицированными кадрами. В настоящее время кадровые вопросы решены на уровне Федеральной таможенной службы.

Результаты Государственного контроля Эстонской Республики.

Оснащение государственных контрольных органов в автомобильных пунктах пропуска специальным техническим оборудованием, средствами связи и обработки информации соответствует нормативным актам. Штат сотрудников в автомобильных пунктах пропуска достаточен для исполнения возложенных функций при существующей интенсивности пересечения границы. Однако если не будут внедряться более эффективные средства контроля и требования к содержанию контроля останутся прежними, то в условиях роста грузопотока возникнет необходимость в обеспечении пунктов пропуска дополнительными кадрами.

Пункт пропуска Койдула (Печоры-Псковские) оборудован для проведения всех видов контроля в соответствии с требованиями Европейского союза (оснащен всеми необходимыми средствами контроля, такими как стационарный инспекционно-досмотровый комплекс, весы для взвешивания вагонов), что значительно ускоряет проведение контроля грузов и повышает качество таможенного контроля. Однако железнодорожный пункт пропуска Нарва (Ивангород) не обеспечен надлежащими условиями для проведения всех необходимых видов и форм государственного контроля.

Эстонская сторона обращает внимание на возможность проведения совместного контроля железнодорожных составов российскими и эстонскими государственными контрольными органами, что позволит сократить время контроля более чем в 2 раза и существенно увеличить пропускную способность данного участка границы. Это предусмотрено и Международной Конвенцией о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 г.), участниками которой являются Россия и Эстония.

Важность совместного контроля грузоперевозок неоднократно отмечалась на совместных заседаниях представителей Европейского союза и России по проблемам таможенного контроля. По мнению эстонской стороны, совместный контроль товаров следует рассматривать как промежуточный этап строительства совместных пунктов пропуска двух государств, на которых совместно или скоординированно будет организован и контроль физических лиц.

Общие выводы.

1. Стороны согласились, что в пунктах пропуска на российско-эстонской границе еще не созданы все условия для проведения необходимых видов и форм государственного контроля.

2. Значительные резервы повышения пропускной способности железнодорожных пунктов пропуска заключаются в применении российскими и эстонскими таможенными органами положений Международной Конвенции

о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 г.) в части возможности осуществления совместного контроля железнодорожных составов российскими и эстонскими контролирующими службами с применением современных технических средств на основе взаимных соглашений.

8. Оценка деятельности национальных государственных органов (служб) в пунктах пропуска на границе между Российской Федерацией и Эстонской Республикой при перемещении товаров и транспортных средств.

Результаты Счетной палаты Российской Федерации.

Мероприятия по увеличению пропускной способности пунктов пропуска, проводившиеся заинтересованными министерствами и ведомствами и государственными контрольными органами в пунктах пропуска в проверяемом периоде, способствовали росту количества оформленных транспортных средств. Отмечается повышение эффективности работы таможенных органов.

В работе контрольных органов и пунктов пропуска в целом имеются резервы повышения эффективности в части ускорения перемещения грузов и транспортных средств через границу. Представляется целесообразным сокращение простоев транспортных средств между видами и этапами контроля, оптимизация нахождения транспортных средств в пунктах пропуска, внедрение современных технологий отслеживания очередности движения транспортных средств по видам контроля и выпуска их с территории пункта пропуска, организация бесперебойной работы ключевых информационно-технических средств, оптимизация контроля транспортных средств с помощью инспекционно-досмотрового комплекса, устранение технических перерывов в работе пунктов пропуска, увеличение числа сотрудников, осуществляющих таможенное оформление.

Действующая технология таможенного оформления и контроля в пунктах пропуска представляет собой сложный и трудоемкий процесс. Создание таможенно-логистических терминалов в рамках Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации, применение упрощенного порядка оформления грузов и перенос части таможенного контроля на территорию терминалов будет способствовать сокращению времени прохождения границы и, соответственно, повышению пропускной способности пунктов пропуска.

Важнейшим резервом увеличения пропускной способности объектов приграничной инфраструктуры является внедрение новых технологий контроля, прежде всего таможенного, с использованием современных технических средств и информационных технологий.

Существенным фактором, заметно увеличивающим время нахождения транспортных средств в пункте пропуска, является отсутствие у

международных перевозчиков оформленного обеспечения уплаты таможенных платежей за перевозимый груз, непредставление ими всех документов и сведений для осуществления государственных видов контроля, несоблюдение запретов и ограничений, установленных законодательством Российской Федерации и Таможенного союза, что зачастую приводит к возврату транспортных средств на сопредельную сторону.

Значительную нагрузку на автомобильные пункты пропуска на российско-эстонском участке границы создают перемещения транспортных средств с целью заправки бензином на территории Российской Федерации. На такие поездки приходится до 90 % потока легковых автомашин.

Российская сторона отмечает активное сотрудничество российских таможенных органов и Комиссии европейских сообществ в рамках Рабочей группы России - ЕС по таможенным пограничным вопросам, дающее конкретные результаты. На данном этапе определены основные элементы, позволяющие работать над созданием быстрых каналов пересечения границы, такие как обмен предварительной информацией, результатами анализа рисков, реализация системы уполномоченных экономических операторов. В целях решения этих вопросов в ноябре 2011 года созданы экспертные подгруппы России - ЕС по таможенным процедурам и по сближению законодательства.

Результаты Государственного контроля Эстонской Республики.

Представители Эстонской ассоциации международных автоперевозчиков и предприятий сферы логистики считают работу государственных контрольных органов и автомобильных пунктов пропуска в части контрольных процедур, связанных с перемещением грузов, достаточно эффективной и не имеют предложений по ее совершенствованию.

По результатам анализа работы государственных контрольных органов в пунктах пропуска на эстонской стороне зачастую отмечается неритмичность их функционирования, что вызвано организацией работы пунктов пропуска на российской стороне. Прием и выпуск российской стороной транспортных средств партиями вызывает перебои в работе контрольных служб эстонских пунктов пропуска, снижая их пропускную способность, и является причиной того, что перевозчики не могут быть уверены в пересечении границы в строгом соответствии с предварительно забронированным ими временем пограничного контроля. Как следствие, для бронирования времени выделяется лишь около половины временного ресурса пограничного контроля, в связи с чем многие машины должны ждать пересечения границы в живой очереди.

Значительная часть автомобилей и автобусов пересекает границу в целях доставки бензина, так как в Эстонии бензин примерно вдвое дороже, чем в России. Часть бензина привозится для продажи, хотя это запрещено. Пресечение незаконного бензинового бизнеса на границе способствовало бы значительному уменьшению нагрузки погранично-таможенных служб. В свою очередь, это позволило бы использовать имеющихся работников на других участках работы, с целью более быстрой организации прохождения границы

грузовым и легковым транспортом. Государственный контроль Эстонской Республики сделал соответствующее предложение эстонским учреждениям.

Между пограничными службами пунктов пропуска Эстонии и России осуществляется тесное сотрудничество, основанное на ряде двусторонних соглашений, которое продолжает развиваться. В 2011 году между Департаментом полиции и пограничной охраны Эстонской Республики и Федеральной службой безопасности Российской Федерации дополнительно подписан протокол о сотрудничестве в области пограничной охраны.

Контакты между таможенными органами Эстонии и России не носят систематического характера, поэтому признать плодотворным сотрудничество таможенных органов нельзя. В связи с тем, что отсутствует соответствующая договоренность на уровне вышестоящих таможенных органов, сотрудничество на уровне региональных и приграничных таможенных органов практически не осуществляется. Это сказывается на оперативности решения возникающих в пунктах пропуска текущих вопросов, не способствует обмену информацией о рискованных поставках, препятствует совместному использованию технических возможностей сопредельной стороны.

Отмечена несогласованность планирования развития специализированных пунктов пропуска между министерствами и ведомствами Эстонской Республики и Российской Федерации, в ведении которых находится перемещение через границу продукции, подлежащей ветеринарному и фитосанитарному надзору. Так, ЖДПП Койдула оборудован и оснащен для проведения данных видов контроля согласно требованиям Европейского союза. В то же время сопредельный ЖДПП Печоры-Псковские не включен в перечень специализированных пунктов пропуска, предназначенных для ввоза на территорию Российской Федерации товаров животного происхождения, кормов, подкарантинной продукции, что по завершении процесса специализации пунктов пропуска сделает невозможным использование с этой целью инфраструктуры ЖДПП Койдула.

Общие выводы.

1. Различия в системах организации государственного контроля на границах России и Эстонии, в частности, в отношении видов осуществляемого контроля и функций государственных контрольных органов на границе, объема выполняемых действий и проверяемых документов, организации сотрудничества контрольных ведомств обуславливают различия в длительности прохождения транспортными средствами пунктов пропуска.

Более длительное оформление грузовых транспортных средств российскими пунктами пропуска объясняется различным уровнем контроля, связанного со значимостью фискальной функции российских таможенных органов, а также тем, что основная доля товаров перемещается через эстонские пункты пропуска в режиме транзита, тогда как через российские - в режиме импорта и экспорта.

2. Резервы увеличения пропускной способности объектов приграничной инфраструктуры (помимо использования резервов повышения эффективности работы государственных контрольных органов) лежат в области повышения взаимодействия контрольных органов сопредельных стран, упрощения порядка организации международных контактов между таможенными органами регионального уровня и таможенными постами сопредельных стран, совместного использования технических средств таможенного контроля, а также организации совместных пунктов пропуска на границе.

3. Согласование планов реконструкции сопредельных пунктов пропуска ответственными органами государственной власти позволит предотвратить неэффективное использование бюджетных средств. Счетная палата Российской Федерации и Государственный контроль Эстонской Республики отмечают целесообразность взаимодействия ответственных органов государственной власти для согласования железнодорожных пунктов пропуска на российско-эстонской границе, предназначенных для ввоза на территорию Российской Федерации товаров животного происхождения, кормов, подкарантинной продукции.

9. Эффективность функционирования информационных систем и электронных технологий, обеспечивающих деятельность национальных государственных органов (служб) по контролю за перемещением товаров и транспортных средств через пункты пропуска на российско-эстонской границе.

Результаты Счетной палаты Российской Федерации.

Проверка показала, что положительный эффект от применения информационных технологий, связанных с предварительным информированием российских таможенных органов о ввозимых товарах в рамках пилотного проекта с Комиссией европейских сообществ, снижается в связи с недостаточным объемом предоставляемой информации. Процесс таможенного оформления удлиняется за счет необходимости внесения в информационные ресурсы таможенных органов недостающих сведений.

Закрепление в таможенном законодательстве Таможенного союза с 1 июня 2012 года предварительного информирования как обязательного условия и определенного объема предоставляемой информации существенно снизит временные затраты перевозчиков в пунктах пропуска.

Присоединение Российской Федерации в числе государств – членов Таможенного союза к Конвенции о процедуре общего транзита 1987 года, применение всех упрощений и преимуществ, предусмотренных Конвенцией, послужит значительному ускорению перемещения грузов через границу. Технические основы для этого созданы ФТС России еще в 2009 году, однако в части правовых основ предстоит решение значительного круга вопросов таможенного, налогового, административного законодательства государств – членов Таможенного союза.

Используемые информационные системы обеспечивают контроль за перемещением товаров и транспортных средств в пунктах пропуска. Однако в связи с расширением функций таможенных органов еще предстоит автоматизировать ряд процессов для упрощения проведения переданных таможенным органам видов контроля и объединения их в межведомственную интегрированную систему, что также ускорит процесс оформления транспортных средств и грузов и обеспечит контроль за перемещением транспортных средств в пунктах пропуска.

Результаты Государственного контроля Эстонской Республики.

Пункты пропуска в достаточной мере оснащены средствами связи и электронными системами обработки информации. Обеспечена бесперебойная передача информации через центральные серверы. Однако информационные системы контрольных служб в пунктах пропуска не соединены между собой, в результате чего вводимая должностными лицами одной службы информация не всегда доступна работникам других служб, в связи с чем наблюдается частичное дублирование информации, вводимой вручную.

Общие выводы.

Стороны отмечают, что в пунктах пропуска еще имеются резервы ускорения процесса оформления транспортных средств за счет совершенствования информационных систем и объединения их в интегрированную информационную систему.

Стороны считают важным ознакомить с результатами параллельного контрольного мероприятия правительства Российской Федерации и Эстонской Республики.

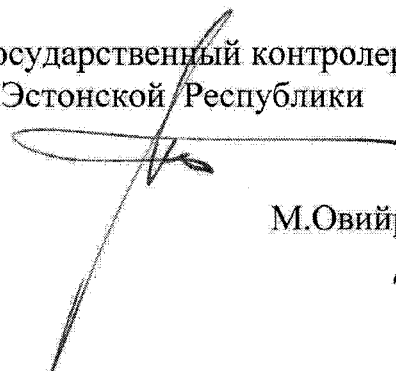
Совершено 29 марта 2012 года в двух экземплярах, каждый на русском и эстонском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Председатель Счетной палаты
Российской Федерации



С.В.Степашин

Государственный контролер
Эстонской Республики



М.Овийр