

**Информация о состоянии, динамике и тенденциях развития
таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров
через таможенную границу
стран Евразийского экономического союза
на 01.01.2025 год**



№	Содержание	стр.
	Сокращения	3
	Предисловие	3
1.	Состояние объектов таможенной инфраструктуры государств-членов ЕАЭС (пункты пропуска), установленные через внешнюю границу Союза.	4
2.	Динамика грузооборота через пункты пропуска государств-членов Союза с учетом их видов.	7
3.	Анализ информационных материалов, полученных от государств-членов Союза за 2024 год	15
4.	Перспективы дальнейшего развития и совершенствования пунктов пропуска Евразийского экономического союза	17
4.1.	Перспективы дальнейшего развития и совершенствования таможенной инфраструктуры Республики Армения	19
4.2.	Перспективы дальнейшего развития и совершенствования таможенной инфраструктуры Республики Беларусь	21
4.3.	Перспективы дальнейшего развития и совершенствования таможенной инфраструктуры Республики Казахстан	25
4.4.	Перспективы дальнейшего развития и совершенствования таможенной инфраструктуры Кыргызской Республики	27
4.5.	Перспективы дальнейшего развития и совершенствования таможенной инфраструктуры Российской Федерации	30
5.	Мониторинг таможенной инфраструктуры (по результатам командирования сотрудников таможенного блока ЕЭК) в таможенные органы Союза за 2024 год	33
6.	Выводы и предложения	37
	Заключение	39
	Приложение: Статистические данные (сведения о перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу Евразийского экономического союза за отчетный период)	40

Сокращения и условные обозначения:

РА – Республика Армения;

РБ – Республика Беларусь;

РК – Республика Казахстан

КР – Кыргызская Республика

РФ – Российская Федерация

ЕАЭС – Евразийская экономическая комиссия

АПП – автомобильный пункт пропуска

ЖДПП – железнодорожный пункт пропуска

МПП – морской (речной) пункт пропуска

ВПП – воздушный пункт пропуска

Предисловие

«Информация о состоянии, динамике и тенденциях развития таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через таможенную границу стран Евразийского экономического союза» подготовлена в соответствии с Решением Совета Евразийской экономической комиссии (далее – Комиссии) от 22.02.2019 года № 6 «Об определении состава, структуры и формата, а также периодичности и порядка предоставления сведений о перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу Евразийского экономического союза» и Договором о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза (пункт 5 статьи 353).

Настоящий Обзор является ежегодной публикацией Комиссии.

Для подготовки Обзора в качестве источников информации были использованы данные, полученные в 2024 году в соответствии с Решением Совета Комиссии от 22.02.2019 года № 6 от Комитета государственных доходов Республики Армения, Государственной таможенной службы Министерства финансов Кыргызской Республики, Министерства экономического развития Российской Федерации и ФТС России, а также информация, полученная от уполномоченных органов государств-членов Евразийского экономического союза (далее – Союз) по реализации национальных программ оснащения пунктов пропуска, сохраняющих свою актуальность в 2024 году, а также основные инновации таможенной инфраструктуры модернизируемых пунктов пропуска государств-членов Союза (материалы получены в ходе командирования специалистов Комиссии в 2024 году в ряд пунктов пропуска государств-членов ЕАЭС).

1. Состояние объектов таможенной инфраструктуры государств-членов ЕАЭС (пункты пропуска), установленные через внешнюю границу Союза

В соответствии с Решением Комиссии Таможенного Союза от 22.06.2011 года № 688 (в редакции Решения Совета Евразийской экономической комиссии от 03.03.2017 года № 34) «О типовых требованиях к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации государственного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза, классификации пунктов пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза», информация по пунктам пропуска через внешнюю границу Союза приведена с учетом их классификации по виду международного сообщения:

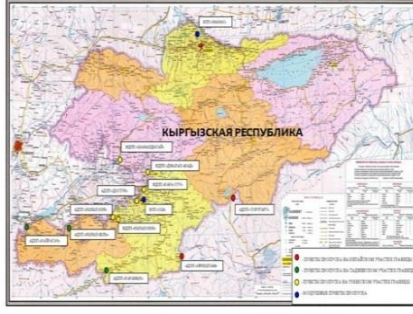
- автомобильные (автодорожные);
- железнодорожные;
- морские;
- речные (озерные);
- воздушные;
- пешеходные;
- смешанные,

а также с выделением функционирующих пунктов пропуска и нефункционирующих (без перемещения лиц, товаров, транспортных средств, а также упрощенные пункта пропуска)

На внешней границе Евразийского экономического союза по состоянию на **01.01.2025** г. установлены пункты пропуска:

Рисунок 1

Республика Армения 	Типы пунктов пропуска	Функционирующие, перемещение лиц, товаров, транспортных средств (в скобках – кол-во в 2023 году)	Нефункционирующие (без перемещения лиц, товаров, транспортных средств, а также перемещение через ПП в упрощенном порядке)
	автомобильные	5 (4)	- (1)
	железнодорожные	1	-
	воздушные	2	-
	Итого:	8 (7)	-

Республика Беларусь 	Типы пунктов пропуска (данные Комиссии)	Функционирующие, перемещение лиц, товаров, транспортных средств (в скобках – кол-во в 2023 году)	Нефункционирующие (без перемещения лиц, товаров, транспортных средств, а также перемещение через ПП в упрощенном порядке)
Республика Казахстан 	Типы пунктов пропуска (данные Комиссии)	Функционирующие, перемещение лиц, товаров, транспортных средств (в скобках – кол-во в 2023 году)	Нефункционирующие (без перемещения лиц, товаров, транспортных средств, а также перемещение через ПП в упрощенном порядке)
Кыргызская Республика 	Типы пунктов пропуска	Функционирующие, перемещение лиц, товаров, транспортных средств (в скобках – кол-во в 2023 году)	Нефункционирующие (без перемещения лиц, товаров, транспортных средств, а также перемещение через ПП в упрощенном порядке)
Российская Федерация 	Типы пунктов пропуска	Функционирующие, перемещение лиц, товаров, транспортных средств (в скобках – кол-во в 2023 году)	Нефункционирующие (без перемещения лиц, товаров, транспортных средств, а также перемещение через ПП в упрощенном порядке)
	Автомобильных	26	7
	Железнодорожных	15	1
	Речных	3	-
	Воздушных	7	-
	Итого:	51	8
	Автомобильных	14	1
	Железнодорожных	5	-
	Морских	3	-
	Речных	-	-
	Воздушных	8	-
	Итого:	30	1
	автомобильных	10 (8)	9
	железнодорожных	4	-
	воздушных	3 (2)	2
	Итого:	17 (14)	11
	автомобильных	62 (64)	19 (17)
	железнодорожных	33	7
	морских	55 (57)	12 (10)
	речных (озерных)	2	3 (2)
	воздушных	84 (81)	7 (10)
	смешанных	6	5
	пешеходных	1	1
	Итого:	243 (244)	54

ВСЕГО в ЕАЭС ПП		347	74
------------------------	--	------------	-----------

В Республике Армения за 2024 вновь обрел статус ПП «Привольное», ранее был объединен «Гогаван-Привольное».

В Республике Беларусь и Республике Казахстан по количеству пунктов пропуска предварительно изменений нет.

В Кыргызской Республике появилось 2 новых автомобильных пункта пропуска (новый АПП «Бедель» на границе с КНР, АПП «Кенсай» на границе с Республикой Узбекистан вновь обрел статус пункта пропуска) и один воздушный ПП «Иссык-Куль» (перемещение товаров не производится).

В Российской Федерации появились 3 новых воздушных ПП, 2 автомобильных и 2 морских ПП утратили свой статус.

Протяженность таможенных границ государств-членов ЕАЭС.

Рисунок 2



Общая протяженность таможенной границы государств-членов ЕАЭС составляет 68 380 километров.

2. Динамика грузооборота через пункты пропуска государств-членов Союза с учетом их видов

Республика Армения

Республика Армения в настоящее время является импортозависимой страной. Общий грузооборот товаров, ввозимых через все пункты пропуска Республики Армения (4,908 млн. тонн брутто) в 2024 году в 3,94 раза превысил грузооборот вывозимых товаров через все пункты пропуска Республики Армения (1,247 млн. тонн брутто).

В Республике Армения основная доля грузооборота приходится на автомобильные перевозки, в 2024 году грузооборот через автомобильные пункты пропуска на ввоз составил 4,252 млн. тонн брутто, на вывоз – 867,2 тыс. тонн брутто.

Грузооборот через единственный железнодорожный пункт пропуска ЖДПП «Айрум» на въезд составил 652 тыс. тонн брутто, на выезд – 324 тыс. тонн брутто, что почти в 5 раз меньше грузооборота через 4 автомобильные пункты пропуска Республики Армения.

В 2024 году отмечен значительный (на 25 %) рост грузооборота через автомобильные пункты пропуска, в 2023 году.

В 2024 году отмечено снижение на 15% грузооборота через железнодорожный пункт пропуска «Айрум».

Но в целом железнодорожное сообщение, проходящее через единственный пункт пропуска страны перспектив значительного роста не имеет. Таможенная инфраструктура оптимизирована, внедрены все современные системы контроля.

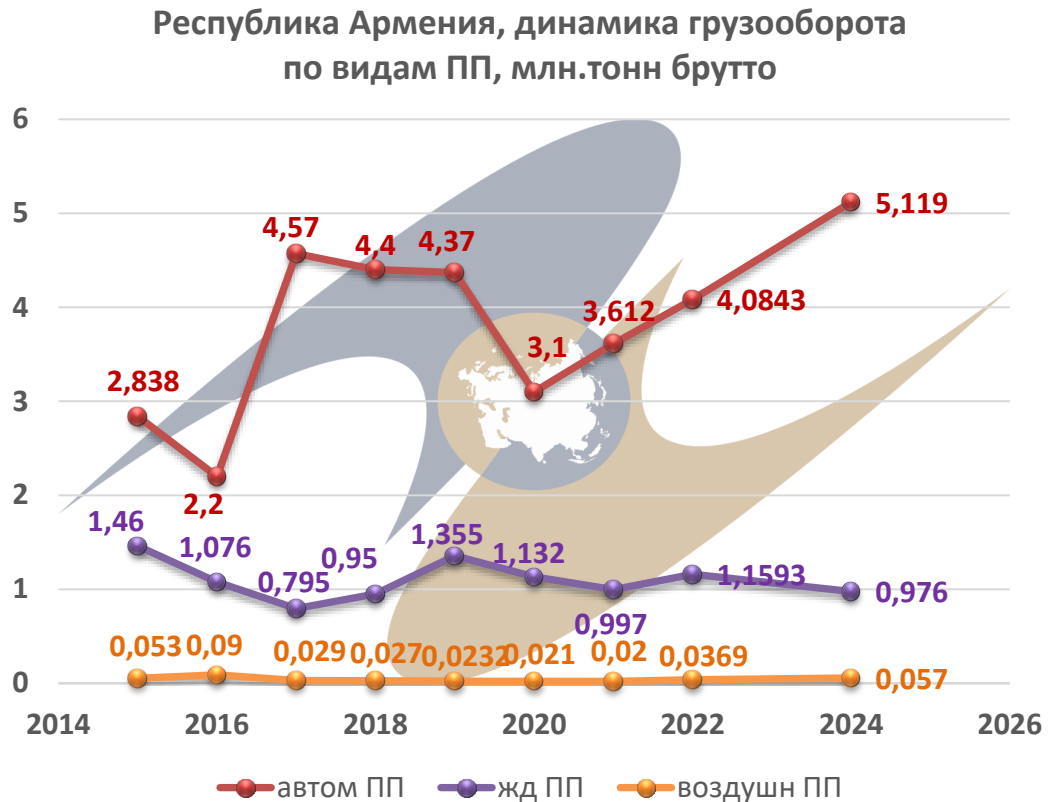
Республикой Армения разработан комплексный план развития, помещен в разделе 4.1 Отчета.

Грузооборот Республика Армения через воздушные пункты пропуска в 2024 году составил 57 тыс. тонн брутто, увеличившись в 1,8 раза по отношению к 2023 году. При этом, таможенная инфраструктура аэропортов Республики Армения (Звартноц, Ширак) включает самые современные средства контроля, информация от которых поступает в специализированный отдел Комитета государственных доходов Республики Армения.

В целом, за анализируемый период 2024 года по отношению к 2023 году отмечена положительная динамика (примерно на 10 %) суммарного грузооборота через железнодорожные, автомобильные, воздушные пункты

пропуска Республики Армения, в первую очередь за счет роста грузоперевозок через автомобильные пункты пропуска.

Рисунок 3



Республика Беларусь

(актуализация данных за 2022 - 2024 год не предоставлена)

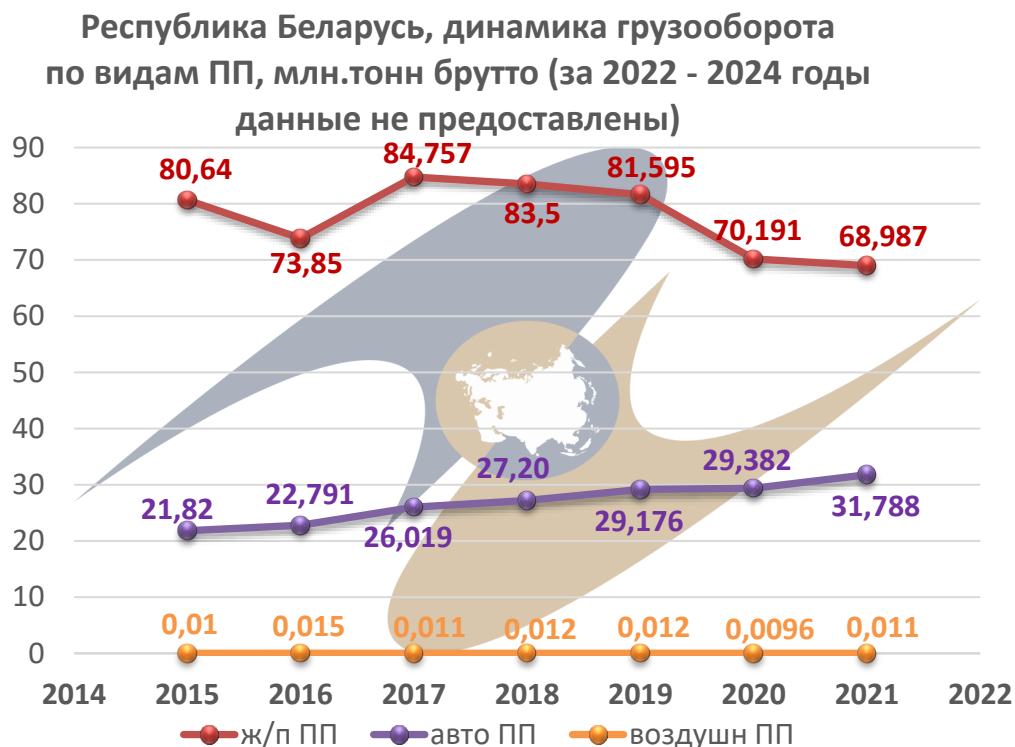
Республика Беларусь является экспортоориентированной страной. Общий грузооборот товаров, вывозимых через все пункты пропуска Республики Беларусь (76,78 млн. тонн брутто) в 2021 году в 3,2 раза превысил грузооборот ввозимых товаров через все пункты пропуска Республики Беларусь (24,006 млн. тонн брутто).

В Республике Беларусь за 2021 год основная доля грузооборота приходилась на железнодорожные перевозки, общий грузооборот через железнодорожные пункты пропуска составил 68,987 млн. тонн брутто (въезд/выезд).

Грузооборот через автомобильные пункты пропуска Республики Беларусь в 2021 году составил 31,7883 млн. тонн брутто (въезд/выезд).

Грузооборот через воздушные пункты пропуска Республики Беларусь минимален, ежегодный грузооборот в 2021 году составил 11,1 тыс. тонн (въезд/выезд).

Рисунок 4



Республика Казахстан

(актуализация данных представлена по состоянию на 01.06.2023 года)

Республика Казахстан является экспортоориентированной страной. Общий грузооборот товаров, вывозимых через все пункты пропуска Республики Казахстан (46,389 млн. тонн брутто) в 2022 году более чем в 4 раза превысил грузооборот ввозимых товаров через все пункты пропуска Республики Казахстан (10,348 млн. тонн брутто).

При этом в 2022 году отмечено резкое снижение грузооборота через все виды пунктов пропуска: в 3 раза железнодорожный транспорт, в 3 раза морской транспорт, в 2,5 раза автомобильный транспорт.

Это объясняется снижением перевозок по международному транспортному коридору «Западный Китай» – «Западная Европа».

В Республике Казахстан за 2022 год основная доля грузооборота пришлась на железнодорожные перевозки (выезд 13,58 млн.тонн брутто, въезд - 2,37 млн.тонн брутто).

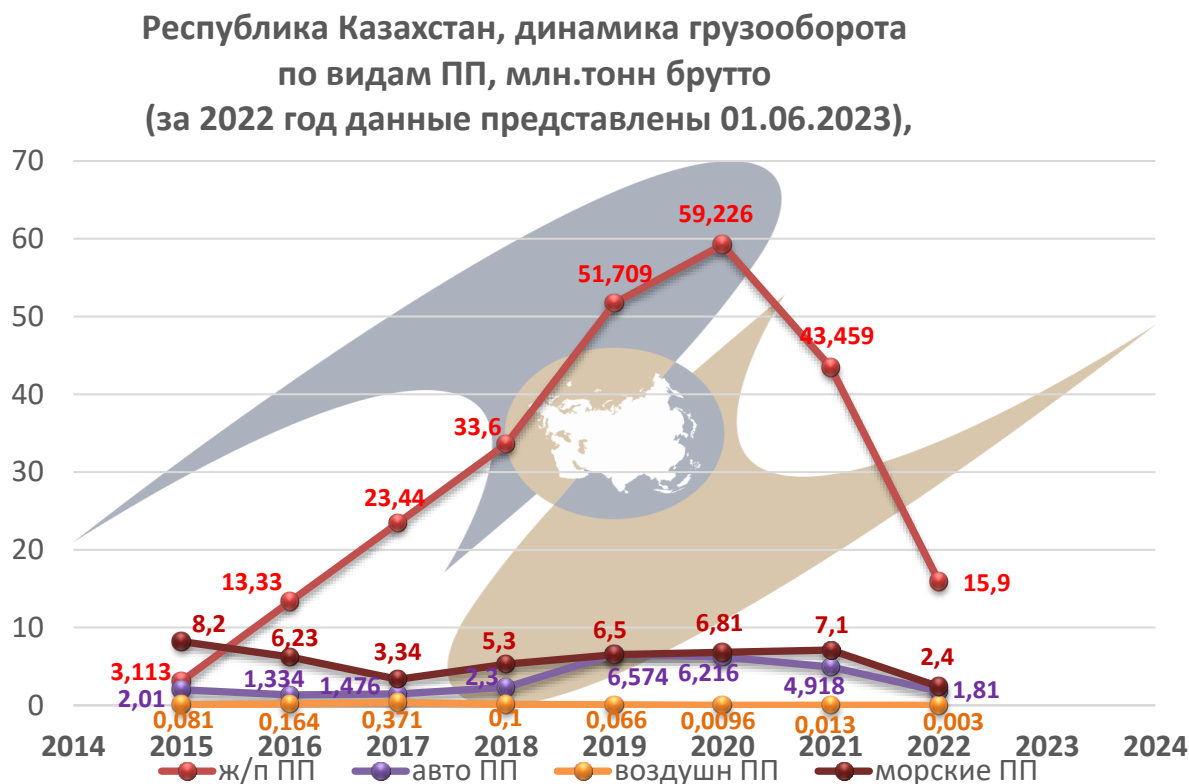
По морским пунктам пропуска основная нагрузка ложится на морские порты «Ақтау» (транспортировка зерна, цемента, нефтепродуктов), и «Курык» (контейнерные перевозки, железнодорожные паромные перевозки, зерно и прочее). При этом, в морском порту «Кара-шекпен» наблюдаются только

единичные судозаходы, связанные с обеспечением деятельности нефтяного месторождения «Кашаган» в Каспийском море. Доля грузооборота морского транспорта примерно одинаково распределена на морские порты Актау и Курык, чуть больше 1 млн. тонн брутто.

Грузооборот через автомобильные пункты пропуска Республики Казахстан в 2022 году на выезд составил 0,804 млн. тонн брутто, на въезд – 1,018 млн. тонн брутто.

Грузооборот через воздушные пункты пропуска Республики Казахстан. ежегодный грузооборот в 2022 году на выезд составил 4,6 тыс. тонн брутто, на въезд – 29,8 тыс. тонн брутто, в 3 раза сократившись по отношению к 2021 году.

Рисунок 5



Кыргызская Республика

По статистике, представленной ГТС при МФ КР на 01.01.2025 года, основная доля грузооборота пришлась на автомобильные пункты пропуска, при этом годовой грузооборот на выезд через АПП составил 2,31 млн. тонн брутто, на въезд – 2,24 млн. тонн брутто.

В 2024 году наблюдается незначительное снижение грузооборота импортных грузов (въезд) через АПП (2023 год - 2,63 млн. тонн), при этом значительно возрос грузооборот на экспорт (выезд) по отношению к 2023 году (1,45 млн.тонн).

Согласно Распоряжению Кабинета Министров Кыргызской Республики от 21 мая 2021 года № 12р, на автомобильных пунктах пропуска, расположенных на кыргызско – таджикской границе, в течение всего 2024 года было приостановлено перемещение товаров и транспортных средств (АПП «Кайрагач», «Кызыл-Бель», «Карамык», «Бор-Добо»).

Незначительно по отношению к 2023 году, снизилась динамика грузооборота через железнодорожные пункты пропуска Кыргызской Республики (все расположены на кыргызско – узбекской границе). В 2024 году грузооборот через ж/д ПП составил 1,131 млн.тонн (в 2023 году было 1,43 млн.тонн). В основном через ж/д ПП на экспорт отправляются строительные материалы, полезные ископаемые (уголь).

Показатели грузооборота ж/д «на выезд» (1,01 млн. тонн) значительно превосходят (в 7,7 раза) показатели ж/д грузооборота «на въезд» (0,131 млн. тонн).

Грузооборот Кыргызской Республики через воздушные пункты пропуска в 2024 году составил: на экспорт (вывоз) 172,3 тыс. тонн брутто. Импорт (30,83 тыс. тонн) через воздушные пункты пропуска в 5,7 раз меньше показателей экспорта.

Рисунок 6



Российская Федерация

Российская Федерация является экспортоориентированной страной.

По состоянию на 01.01.2025 год общий грузооборот товаров, вывозимых через все пункты пропуска Российской Федерации составил 829,419 млн.тонн, что почти в 12 раз превышает грузооборот товаров, ввозимых через все пункты пропуска Российской Федерации 69,625 млн. тонн.

В 2024 году в целом, по сравнению с предыдущими показателями 2023 года, наблюдается снижение на 18% суммарного грузооборота через все пункты пропуска Российской Федерации (далее - РФ) (въезд/выезд - 899,044 млн.тонн).

Грузооборот пунктов пропуска РФ на выезд снизился на 3,5 % (на 01.01.2024 – 859,453 млн. тонн брутто), а грузооборот пунктов пропуска РФ на въезд снизился в 3,3 раза (на 01.01.2024 – 234,784 млн.тонн).

С учетом развития инфраструктуры морских портов РФ (55 портов) максимальная доля грузооборота в 2024 году приходится на морские пункты пропуска РФ.

Грузооборот морских портов России в 2024 году незначительно снизился на 2,3% — до 804,398 млн тонн. по отношению к 2023 году.

Перевалка экспортных грузов сократилась на 1,9%, импортных — выросла на 11%.

Справочно

Данные по основным морским портам (по данным Ассоциации морских торговых портов (АСОП):

Грузооборот морских портов Арктического бассейна в 2024 году снизился на 5,2% — до 92,9 млн тонн: сухих грузов перевалено 26,1 млн тонн (-15,8%), наливных — 66,9 млн тонн (-0,3 %).

Грузооборот порта Мурманск составил 52,1 млн тонн (-10,3%),

Сабетта — 29,2 млн тонн (+5%),

Варандей — 5,1 млн тонн (-2,6%),

Архангельск — 2,6 млн тонн (+39,4%).

В морских портах Балтийского бассейна грузооборот составил 273 млн тонн (+0,6%).

Грузооборот порта Усть-Луга составил 135 млн тонн (-0,2%),

Приморск — 60,7 млн тонн (-3,7%),

Большой порт Санкт-Петербург — 52 млн тонн (+6,9%),

Высоцк — 12,4 млн тонн (-3,3%).

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна за год сократился на 5,4% относительно 2023 года и составил 275,7 млн тонн.

морпорт Новороссийск.

Экспортных грузов обработано 699,7 млн тонн (-1,9%),

импортных — 42,9 млн тонн (+11%),

транзитных — 64,9 млн тонн (-0,5%),

каботажных — 78,7 млн тонн (-12,1%).

Грузооборот порта Новороссийск достиг 164,8 млн тонн (+2,1%),

Тамань — 28,3 млн тонн (-30,2%),

Туапсе — 21,4 млн тонн (-13,4%),

Кавказ — 23 млн тонн (+7,5%),

Ростов-на-Дону — 15,8 млн тонн (-3,4%).

Морские порты Каспийского бассейна увеличили грузооборот до 8,1 млн тонн (+4,9%).

Порт Астрахань увеличил обработку грузов до 3,9 млн тонн (+4,1%),

порт Махачкала — сократил до 3,2 млн тонн (-6,3%).

Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна по итогам прошлого года снизился до 236,5 млн тонн (-2,3%).

Грузооборот порта Восточный составил 87,7 млн тонн (+1,4%),

Ванино — 29,3 млн тонн (-16,2%),

Владивосток — 37,4 млн тонн (+11,7%),

Находка — 28,7 млн тонн (+4,1%),

Пригородное — 13,3 млн тонн (-2,7%).

Доля грузов, отправляемых на экспорт через морские пункты пропуска, составляет 91% от общей доли грузов, отправляемой на экспорт через все другие пункты пропуска Российской Федерации.

Доля грузов, поступающих через морские пункты пропуска РФ составляет 66% от доли всех остальных пунктов пропуска.

Грузооборот через железнодорожные пункты пропуска РФ в 2024 году составил на выезд – 61, 782 млн.тонн (рост на 5% по отношению к показателям 2023 года - 58,89 млн. тонн брутто), на въезд – 9, 984 млн.тонн (снижение на 26% по отношению к показателям 2023 года - 13,537 млн. тонн брутто).

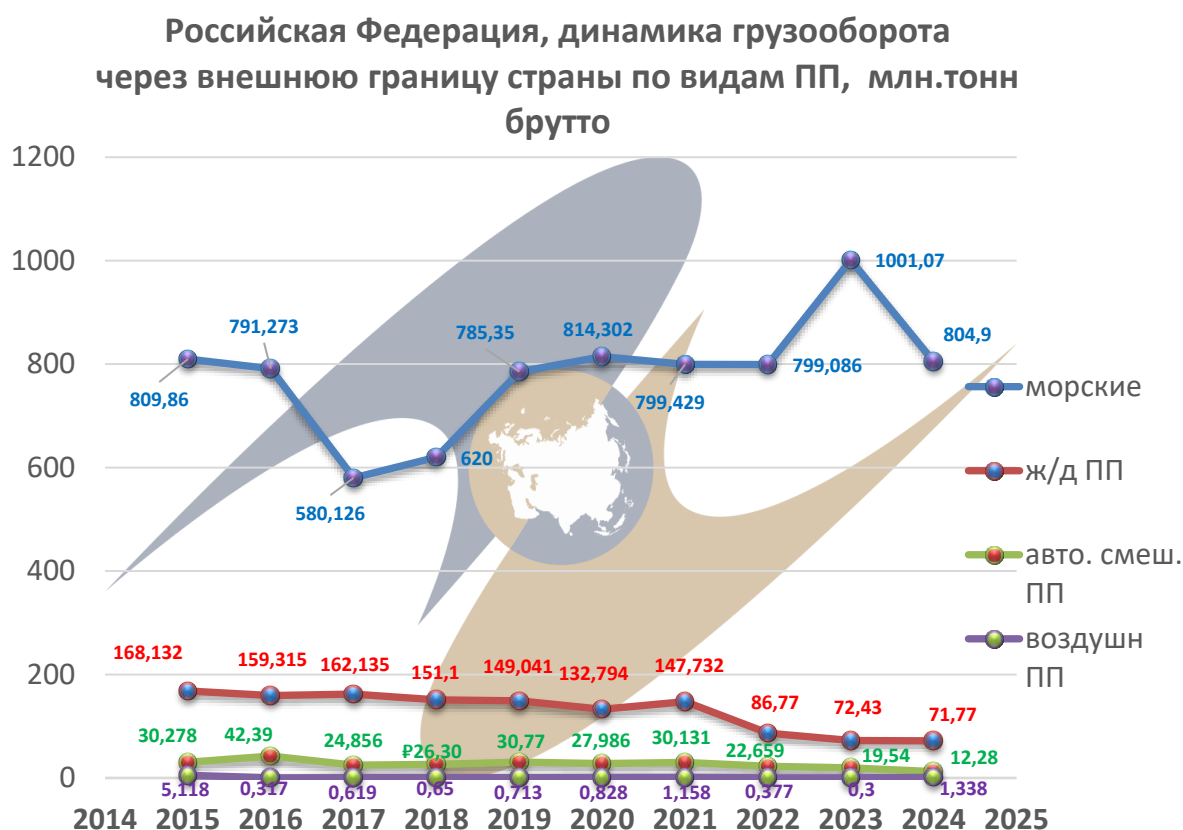
В целом, отмечается снижение грузооборота через железнодорожные пункты пропуска РФ на въезд по сравнению с предыдущими периодами **в основном, это связано со спадом железнодорожного сообщения в направлении Западной Европы.**

При этом, в 2024 году наблюдается рост (на 3%) железнодорожных перевозок в Восточном направлении (в направлении морских портов Дальнего Востока РФ, а также в сторону Китая, Монголии).

Грузооборот через все автомобильные пункты пропуска РФ в 2024 году составил на выезд – 12,195 млн.тонн (рост 7,5% по отношению к показателям 2023 года - 11,302 млн. тонн брутто), на въезд – 8,613 млн.тонн (снижение на 24% по отношению к показателям 2023 года - 11,357 млн. тонн брутто).

В 2024 году в Российской Федерации отмечен значительный рост (в 4,6 раза) перевозок товаров через воздушные пункты пропуска, на долю которых приходится 1,388 млн. тонн (въезд/выезд), в прошлом 2023 году этот показатель составлял – 0,3 млн. тонн (въезд/выезд).

Рисунок 7



3. Анализ информационных материалов, полученных от государств-членов Союза за 2024 год

Анализ данных за 2024 год в условиях роста торговли после завершения мировой пандемии, выявил рост грузооборота товаров, перемещаемых через пункты пропуска Республики Армения (9 процентов), Кыргызской Республики (5,6 процентов).

Анализ данных предоставленных Российской Федерацией, показывает снижение (на 18 процентов) снижение грузооборота через пункты пропуска Российской Федерации.

При этом суммарный грузооборот товаров, перемещаемых через все виды пунктов пропуска Российской Федерации в 2024 году 899 млн.тонн брутто (въезд/выезд), что в десятки раз превышает грузооборот товаров, следующих через все виды пункты пропуска остальных государств-членов Союза.

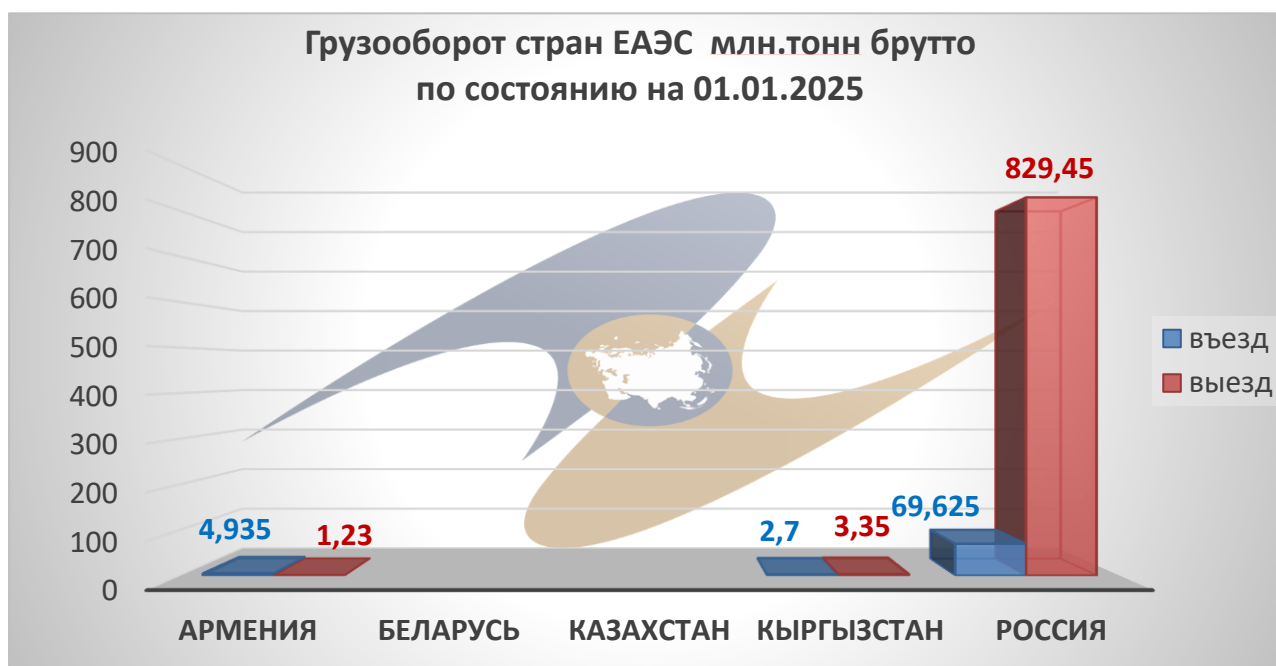
На морские перевозки ложится более 90% от общего грузооборота государств-членов Союза.

Точное соотношение грузооборота, перемещенных через таможенные границы государств-членов Евразийского экономического союза представить не представляется возможным ввиду не предоставления в срок до 1 марта текущего года сведений со стороны уполномоченных органов Республики Беларусь и Республики Казахстан.

Рисунок 8



Рисунок 9



Высокий грузооборот через морские пункты пропуска Российской Федерации связан с развитием широкой сети морских и речных портов (58 портов) и значительными усилиями по обновлению таможенной инфраструктуры, ростом доли грузооборота газо- и нефтепродуктов.

Тенденция роста морских перевозок наблюдается также в морских пунктах пропуска Республики Казахстан, где доля грузооборота нефтепродуктов является основной по сравнению с грузопотоком остальных видов грузов. Но по отношению к доле грузооборота Российской Федерации доля грузооборота Республики Казахстан оценочно меньше в 10 раз.

Республика Армения пока менее всех государств-членов Союза включена в грузооборот международных транспортных коридоров, при этом в 2024 году отмечена высокая положительная динамика грузооборота через пункты пропуска Республики Армения.

В 2024 году отмечена высокая положительная динамика грузооборота через пункты пропуска Кыргызской Республики.

Динамика грузооборота воздушных пунктов пропуска государств-членов Союза разнонаправлена, при этом отмечается рост воздушного грузооборота в Российской Федерации.

4. Перспективы дальнейшего развития и совершенствования пунктов пропуска Евразийского экономического союза

Развитие и совершенствование таможенной инфраструктуры неразрывно связано с развитием и изменением транспортной логистики основных транспортных коридоров. Важно прогнозировать пути дальнейшего развития перспективных транспортных коридоров, стремиться использовать самые выгодные коридоры (короткая длина маршрута, низкая цена транспортировки, отличие дополнительных обременений, сложность маршрута, меньшее количество перегрузочных пунктов, наличие современной транспортной и таможенной логистики, использование пунктов пропуска с максимальной автоматизацией процесса контроля, минимизация рисков в пути).

Идет развитие новых транспортных маршрутов в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг». Наблюдается изменение логистики международных транспортных коридоров, в том числе с опорой на морские перевозки.

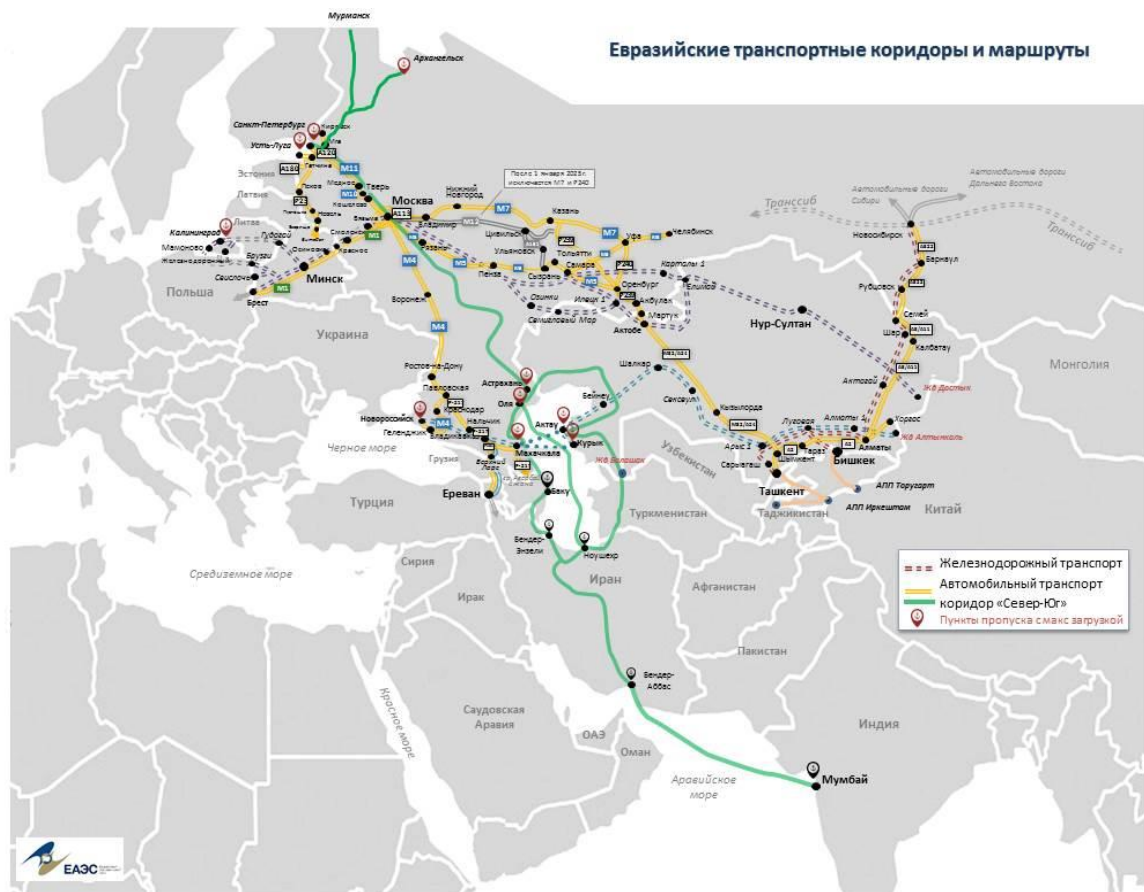
Возросло значение международного транспортного коридора «Север – Юг», включающего морские порты Каспийского бассейна и предназначенного для перевозок грузов между странами ЕАЭС, Европы и странами Центральной Азии, Ближнего Востока и Индии.

Наблюдается рост железнодорожных перевозок по территории ЕАЭС, включая российские железнодорожные маршруты Транссиба, БАМа со смещением грузопотоков в направлении Китая и морских портов Дальневосточного региона России.

«Шелковый путь» оказывает значительное влияние на формирование диспропорции грузооборота «на выезд из стран Союза», особенно это проявляется на загрузке пунктов пропуска в направлении «Восток – Запад» у Российской Федерации, Республики Казахстан.

Возросла роль Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), соединяющего Китай, страны Юго-Восточной Азии со странами ЕАЭС, через акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию (и далее в Турцию/Иран и страны Южной Европы).

В 2024 году по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТП) перевезено 3,3 млн. тонн грузов, что на 20% больше чем в 2023 году.



Справочно

Межправительственное соглашение о создании мультимодального транспортного коридора «Север – Юг» было подписано Россией, Индией и Ираном в 2000 году. Позже состав участников расширился до 14. Цель проекта - привлечение транзита грузопотоков из Индии, Ирана и стран Персидского залива через российскую территорию в Европу (в сравнении с морским маршрутом через Суэцкий канал расстояние сокращается более чем в два раза, что снижает сроки и стоимость перевозок). Сейчас проект объединяет несколько различных транспортных систем отдельных государств. Индия вложила в него около \$2,1 млрд, часть из них - в строительство транспортной инфраструктуры в Иране.

В Министерстве экономического развития РФ ожидают рост грузооборота по МТК «Север – Юг» к 2030 году до 25 млн тонн.

- развитие железнодорожного и автомобильного сообщения вдоль Каспийского моря с реконструкцией АПП «Дербент», ЖДПП «Самур 2» с выходом через пункты пропуска Азербайджанской Республики в Исламскую Республику Иран и в страны региона Индийского океана;

- развитие железнодорожного, автомобильного и морского сообщения вдоль акватории Черного моря с выходом через пункты пропуска Республики Грузия, Турецкой Республики в страны Ближнего Востока, дальнейшее включение инфраструктуры Республики Армения в транспортные коридоры направления «Север-Юг».

4.1. Перспективы дальнейшего развития и совершенствования таможенной инфраструктуры Республики Армения

С учетом сложного горного рельефа Малого Кавказа автомобильные дороги Республики Армения играют определяющую роль в обеспечении транспортных перевозок.

В Республике Армения проводится плановая модернизация пунктов пропуска по программе модернизации армянских пунктов пропуска при участии европейского агентства UNDP («Программы развития ООН»). Проведена модернизация и дополнительное обустройство МАПП «Баграташен», «Бавра», «Гогаван», ЖДПП «Айрум» расположенных на армяно-грузинском участке ЕАЭС. Модернизирован АПП «Мегри» (частично).

В 2024 году продолжена модернизация АПП «Мегри» (граница с Ираном).

В пунктах пропуска Республики Армения установлено современное оборудование таможенного контроля, отвечающее требованиям Решения Комиссии КТС № 688 от 22.06.2011 г. (в ред. Решений Коллегии ЕЭК от 03.03.2017 г. N 34), Решениям Коллегии ЕЭК № 145, 166, 164, 138 (типовые требования к отдельным элементам таможенной инфраструктуры).

Все пункты пропуска оснащены инспекционно-досмотровыми комплексами для осуществления таможенного контроля различного вида транспортных средств (железнодорожный, грузовой автомобильный, легковой автомобильный транспорт), техническими средствами контроля физических лиц, багажа и ручной клади, системами радиационного контроля, весогабаритного контроля, видеонаблюдения, гарантированного энергоснабжения).

В настоящее время одним из крупнейших национальных проектов является обновление трассы «Север-Юг», которая проходит по территории Армении с юга от иранской границы (АПП «Мегри») до северных входов в транспортную инфраструктуру Республики Грузия (АПП «Бавра», АПП «Гогаван», АПП «Баграташен», ЖДПП «Айрум»). Обновленная трасса «Север-Юг» станет частью транзитного пути, по которому с большей интенсивностью будут

двигаться товары, перемещаемые по южно-азиатскому рукаву «Шелкового пути».

Рассматриваются перспективы перемещения товаров из стран ЕАЭС в Республику Армения не только через российский АПП «Верхний Ларс», но и используя иные возможные транспортные коридоры (перевалы Южной Осетии со стороны РФ – через АПП «Нижний Зарамаг»), а также использование морских пунктов пропуска региона Черного моря.

Возможна перспектива переговорного процесса по восстановлению железнодорожного сообщения через ЖДПП «Ахурян» (Республика Армения), автомобильного сообщения через АПП «Маргара» (Республика Армения) в сторону направления пунктов пропуска Турецкой Республики.

В 2024 году презентована новая инициатива Республики Армения «Перекресток Мира», целью которой является формирование наиболее благоприятных условий для развития торгово – экономических связей между всеми заинтересованными государствами, а также значительное наращивание логистического потенциала региона Южного Кавказа на основе принципа равноправия и взаимности.



Карта программы Республики Армения «Перекресток мира» (на карте указаны планируемые для строительства (восстановления) пункты пропуска:

- на границе с Ираном два железнодорожных пункта пропуска (ПП);
- на границе с Турцией – 2 автомобильных и 1 ж/д ПП;
- на границе с Азербайджаном 2 автомобильных и 1 ж/д ПП;

- на формирования транспортного коридора между Азербайджаном и Нахичеванской Автономной Республикой (Азербайджан) 3 автомобильных и 1 ж/д пункта пропуска.

4.2. Перспективы дальнейшего развития и совершенствования таможенной инфраструктуры Республики Беларусь

В пунктах пропуска Республики Беларусь установлено современное оборудование таможенного контроля, отвечающее требованиям Решения Комиссии КТС № 688 от 22.06.2011 г. (в ред. Решений Коллегии ЕЭК от 03.03.2017 г. N 34), Решениям Коллегии ЕЭК № 145, 166, 164, 138 (типовые требования к отдельным элементам таможенной инфраструктуры).

Республика Беларусь планирует модернизацию своей таможенной инфраструктуры в рамках существующей национальной программы, приложив усилия по расширению возможностей своего грузооборота с использованием потенциала морских портов Балтийского направления Российской Федерации (морской терминал «Бронка», морской порт Санкт-Петербург).

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 21 декабря 2020 г. N 749 утверждена Государственная программа "Инфраструктура пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь" на 2021 - 2025 годы (далее - Государственная программа). Перечень показателей и мероприятий Государственной программы Республики Беларусь приведен в таблице:

**КОМПЛЕКС МЕРОПРИЯТИЙ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ "ИНФРАСТРУКТУРА
ПУНКТОВ ПРОПУСКА НА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЕ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ" НА 2021 - 2025 ГОДЫ
(в ред. постановления Совмина от 25.11.2024 N 868)**

Наименование мероприятий	Сроки реализации, годы	Заказчик	Источники финансирования
Задача "Совершенствование инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь"			
1. Реконструкция автодорожного пункта пропуска "Брест"	2021 - 2022	ГТК	республиканский бюджет, собственные средства
2. Реконструкция автодорожного пункта	2021 - 2023	"	"

пропуска "Козловичи"

3. Реконструкция автодорожного пункта пропуска "Берестовица"	2022 - 2025	"	собственные средства
4. Реконструкция автодорожного пункта пропуска "Новая Гута"	2021	"	"
4-1. Реконструкция автодорожного пункта пропуска "Новая Гута" (разработка проектной документации)	2022	"	"
5. Реконструкция автодорожного пункта пропуска "Верхний Теребежов"	2021	"	"
6. Реконструкция автодорожного пункта пропуска "Веселовка" (получение разрешительной документации)	2022	"	"
7. Реконструкция автодорожного пункта пропуска "Мохро"	2021	"	"
8. Реконструкция автодорожного пункта пропуска "Новая Рудня"	2021 - 2022	"	"
9. Реконструкция автодорожного пункта пропуска "Мокраны"	2021 - 2022	"	республиканский бюджет, собственные средства
10. Реконструкция автодорожного пункта пропуска "Бенякони"	2021 - 2022	"	"
11. Реконструкция автодорожного пункта пропуска "Котловка"	2021 - 2022	"	"
12. Строительство санитарно-технического модуля в автодорожном пункте	2021 - 2022	"	собственные средства

пропуска "Видзы"

13. Строительство искусственного водотока для системы очистных сооружений автодорожного пункта пропуска "Урбаны"	2021 - 2023	"	"
14. Оснащение автодорожных пунктов пропуска тремя стационарными инспекционно-досмотровыми комплексами	2023	"	средства международной технической помощи, собственные средства
14-1. Оснащение автодорожного пункта пропуска (пункта таможенного оформления) стационарным инспекционно-досмотровым комплексом	2024 - 2025	"	собственные средства
15. Оснащение автодорожных пунктов пропуска семью мобильными инспекционно-досмотровыми комплексами	2023	"	средства международной технической помощи, собственные средства
15-1. Оснащение автодорожных пунктов пропуска (пунктов таможенного оформления) семью мобильными инспекционно-досмотровыми комплексами	2024 - 2025	"	собственные средства
16. Строительство рентгеновской сканирующей системы контроля транспортных средств в автодорожном пункте пропуска "Берестовица"	2021	"	средства международной технической помощи, собственные средства
17. Установка стационарного инспекционно-досмотрового комплекса в автодорожном пункте пропуска "Новая Гута"	2021 - 2023	"	"
17-1. Установка	2024	"	собственные

стационарного инспекционно-досмотрового комплекса в автодорожном пункте пропуска "Новая Гута" (строительство первой очереди)

средства

18. Модернизация инфраструктуры автодорожного пункта пропуска "Григоровщина"	2022	"	"
19. Реконструкция автодорожного пункта пропуска "Лоша"	2023 - 2025	"	"
20. Капитальный ремонт автодорожного пункта пропуска "Видзы"	2023 - 2025	"	"

Беларусь также хочет нарастить перевалку своих грузов через российские морские порты Астраханской области (Оля, Астрахань) до 850 тыс. тонн в год, а в Мурманской области должен появиться терминал для перевалки белорусских калийных удобрений мощностью 5-7 млн. тонн в год.

Во исполнение инициативы Премьер-Министра Республики Беларусь Р.А. Головченко, озвученной на заседании ЕМПС, «начата работа по налаживанию сотрудничества с Исламской Республикой Иран и Объединенными Арабскими Эмиратами по вопросам развития международного транспортного коридора «Север-Юг» и создания максимально бесшовного и комфортного пути транспортировки товаров к портам Персидского залива.



4.3. Перспективы дальнейшего развития и совершенствования таможенной инфраструктуры Республики Казахстан

В направлении «Восток – Запад» со стороны Казахстана функционируют и развиваются:

- 3 железнодорожных пункта пропуска (с КНР);
- 3 морских порта (Актау, Курык, Кара-Шепкен);
- 3 автомобильных пункта пропуска (с КНР).

В направлении Север – Юг функционируют:

- 1 автомобильный ПП (Туркменистан);
- 10 автомобильных ПП (Узбекистан);
- 1 железнодорожный ПП (Туркменистан);
- 1 железнодорожный ПП (Узбекистан).

В пунктах пропуска Республики Казахстан установлено современное оборудование таможенного контроля, отвечающее требованиям Решения Комиссии КТС № 688 от 22.06.2011 г. (в ред. Решений Коллегии ЕЭК от 03.03.2017 г. N 34), Решениям Коллегии ЕЭК № 145, 166, 164, 138 (типовые требования к отдельным элементам таможенной инфраструктуры).

С ноября 2024 года в Республике Казахстан на всех пунктах пропуска введен в эксплуатацию интегрированный мультимодальный программный комплекс KEDEN, который позволяет:

- осуществлять все виды государственного контроля по принципу Одного окна с использованием Системы управления рисками;
- провести глубокую модернизацию таможенной инфраструктуры пунктов пропуска путем интеграции информации от различных систем контроля и возможность обмена информацией между государственными контролирующими органами и обеспечением оптимальной автоматизации контроля;
- внедрить систему «Электронная очередь»;
- осуществлять фиксацию времени прохождения границы;
- добиться сокращения времени осуществления таможенных операций.

С использованием возможностей комплекс KEDEN в Республике Казахстан осуществляется реконструкция и глубокая модернизация пунктов пропуска:

1. Дальнейшая реконструкция морпорта «Курык».

Достраивается многофункциональный морской терминал «Саржа». Проект включает в себя несколько терминалов: зерновой терминал,

универсальный грузовой терминал, терминал наливных грузов, терминал генеральных грузов, а также транспортно-логистический центр, что позволит в год перевозить до 10 млн. тонн (после проведения в 2025 году дноуглубительных работ).

В морском пункте пропуска «Курык» установлены, и 2 года эксплуатируются два новых потоковых ИДК (один железнодорожный ИДК и один автомобильный ИДК), объединенных в один интегрированный информационный комплекс, в состав которого также включены:

система считывания и распознавания регистрационных номеров транспортных средств (на потоковом автомобильном ИДК);

система весогабаритного контроля;

система видеонаблюдения (учета прохождения транспортных средств по ПП).

2. В морском порту «Актау» в 2025 году запланирована перепланировка железнодорожных путей, переустановка стационарных систем радиационного контроля «Янтарь-1Ж».

На 2025 год запланирована установка железнодорожного ИДК, объединенного с системой видеонаблюдения морпорта «Актау».

Вся информация от систем контроля поступает в KEDEN для осуществления всех видов государственного контроля по принципу Одного окна.

3. Осуществляется **реконструкция автомобильного пункта пропуска «Темир-Баба» (на границе с Туркменией).**

Устанавливается два новых потоковых ИДК, объединенных в один интегрированный информационный комплекс, в состав которого также включены:

система считывания и распознавания регистрационных номеров транспортных средств;

система весогабаритного контроля;

система видеонаблюдения (учета прохождения транспортных средств по ПП).

4. Осуществляется **реконструкция железнодорожного пункта пропуска «Болашак» (на границе с Туркменией).**

Функционирует железнодорожный ИДК, все железнодорожные составы, следующие через пункт пропуска, проходят ИДК контроль.

Планируется переоборудование системы весового контроля, системы видеонаблюдения

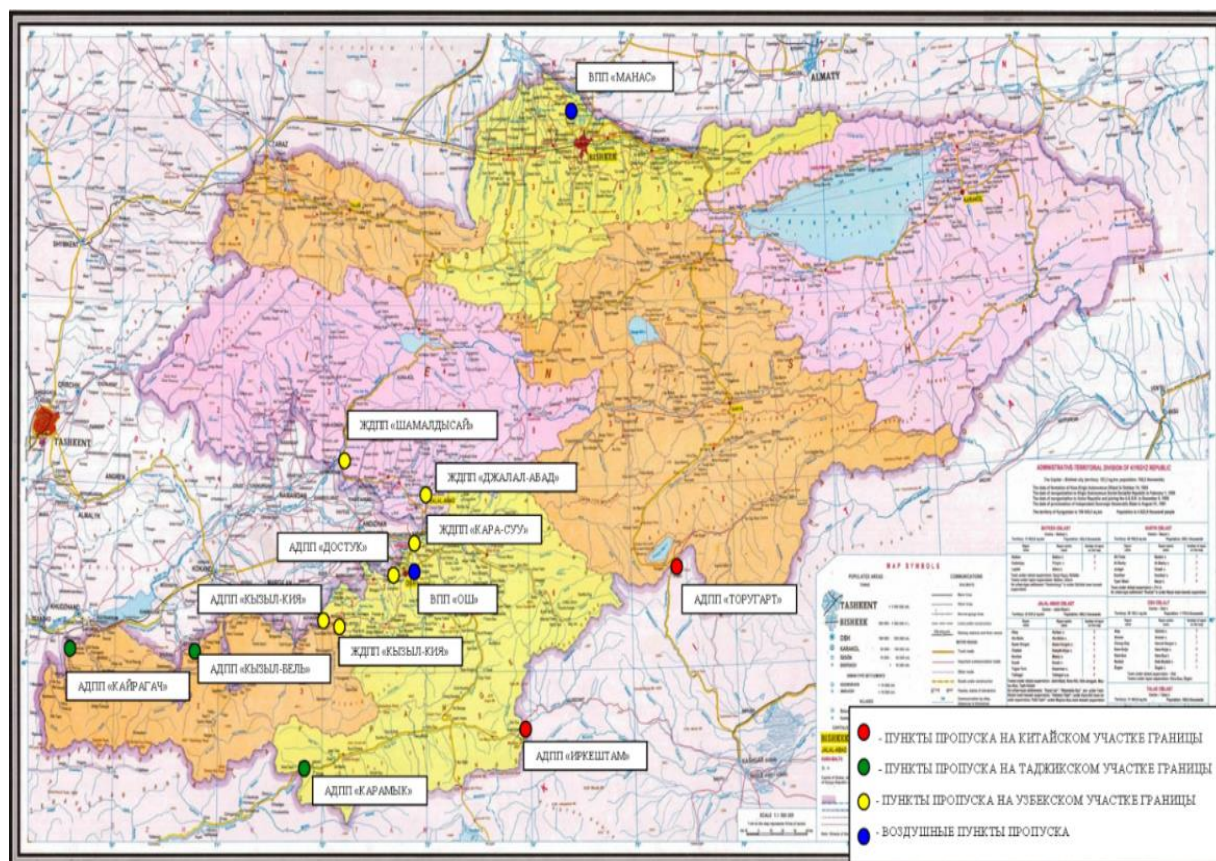
5. В настоящее время в Республике Казахстан завершается реконструкция остальных 9 автомобильных и 1 железнодорожного пункта пропуска, срок реализации перенесен на II квартал 2025 года:

АПП «Алаколь», АПП «Калжат», АПП «Майкапчагай», АПП «Бахты», ЖДПП «Достык» (граница с КНР);

Осуществляется дальнейшая реконструкция пунктов пропуска в направлении Республики Узбекистан: АПП «Капланбек, АПП «Казугурт», АПП «Тажен». ЖДПП «Оазис», «Сары-Агаш», АПП «Б.Конысбаева», АПП «Атамекен».

Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев, отметил, что «Казахстан намерен стать полноценным транспортным хабом в Центральной Азии и в Каспийском регионе и работает над диверсификацией транспортных направлений, для чего активно развивает Транскаспийский международный транспортный маршрут и транспортный коридор Север – Юг».

4.4. Перспективы дальнейшего развития и совершенствования таможенной инфраструктуры Кыргызской Республики



В 2024 году завершен комплекс работ по модернизации в эксплуатацию пунктов пропуска: железнодорожных «Кара-Суу», «Кызыл-Кия», «Шамалдысай», «Джалалабад»,

автомобильных пунктов пропуска:

«Достук», «Кызыл-Кия» (с Узбекистаном)

«Бор-Добо», «Карамык», «Кайрагач», «Кызыл-Бель» (с Таджикистаном)

«Иркештам», «Торугарт» (с КНР).

Таможенная инфраструктура данных пунктов пропуска отвечает требованиям ЕАЭС.

О планах дальнейшего развития Кыргызской Республики.

Кыргызская Республика продолжает совершенствовать таможенную инфраструктуру своих пунктов пропуска.

В 2024 – 2025 году проходят работы по дальнейшей модернизации пунктов пропуска:

АПП «Достук»

На пункте пропуска «Достук» 20 марта 2025 года запущен пилотный проект автоматизированной системы «Интеллектуальный пункт пропуска». Проект внедряется в рамках реализации Концепции развития таможенной службы КР на 2022-2025 годы, утвержденной Кабинетом Министров.

Цели проекта:

Ускорение и упрощение таможенных процедур

Сокращение времени пересечения границы

Минимизация влияния человеческого фактора

Повышение прозрачности и снижение коррупционных рисков

Функционал системы включает:

Распознавание номеров транспортных средств для ускоренной проверки

Автоматическое управление шлагбаумами и светофорами

Визуальное оповещение водителей о порядке прохождения границы

Оборудование для весового и радиационного контроля

Система интегрируется с государственными информационными ресурсами, обеспечивая обмен данными в режиме реального времени и повышая эффективность работы таможенных органов. Запуск пилотного проекта является частью процесса цифровизации таможенной службы и способствует повышению эффективности таможенного администрирования.

<https://www.customs.gov.kg/site/ru/master/customskg/news/dostuk-tkrm-punktunda-intellektualdyk-tkrm-punktu-pilottuk-dolbooru-ishke-kirgizildi>

АПП «Торугарт» - создание единой зоны таможенного контроля пункта пропуска, которая объединит всю инфраструктуры пункта пропуска, построенной ранее по двум проектам. Расширение зоны таможенного и пограничного контроля, вынос системы ограждения и видеосистемы контроля пункта пропуска до основной дороги, создание интегрированной информационной системы пункта пропуска системы;

АПП «Иркештам» - создание единой зоны таможенного контроля пункта пропуска, которая объединит всю инфраструктуры пункта пропуска, построенной ранее по двум проектам. Расширение зоны таможенного и пограничного контроля, вынос системы ограждения и видеосистемы контроля пункта пропуска до основной дороги, создание интегрированной информационной системы пункта пропуска системы;

Все функционирующие ПП подключены к цифровой платформе «Смарт Бажы».

Дополнительно открыты АПП «Бедель» (перемещения товаров не производится, срок завершения оснащения – 2027 год), АПП «АПП «Кенсай» и один воздушный ПП «Иссык-Куль» (перемещения товаров не производится).

Кыргызская Республика прикладывает усилия по вовлечению железнодорожных пунктов пропуска страны в трансазиатские транспортные коридоры, развивая национальную железнодорожную сеть, особенно в направлении «Восток-Запад», сохранив потенциал модернизированных в рамках технической помощи железнодорожных пунктов пропуска (ЖДПП «Кара-Суу», «Кызыл-Кия», «Шамалдысай», «Джалалабад»).

Строительство транзитного участка дороги из Китая в Узбекистан через Тянь-Шань пройдет по территориям Нарынской и Джалал-Абадской областей через поселок Макмал, где будет осуществляться замена жд катков со стандарта 1435 мм на стандарт 1520 мм. Подготовлен проект.

Создание новых и расширение существующих транспортных коридоров через Тянь-Шань позволит укрепить интеграционные процессы в Евразии.

Кыргызская Республика видит возможность не только инфраструктурного, но и индустриального развития, т.к. строительство железных дорог позволит развить смежные производства, включая добычу полезных ископаемых, которые можно использовать для реализации других проектов, что в свою очередь, потребует дополнительных инвестиций и промышленной кооперации.

Международный железнодорожный транспортный коридор от границы Китайской Народной Республики (ПП «Торугарт»), по территории Кыргызской Республики (через перевал Макмал) до границы с Республикой Узбекистан.

По мере роста потенциала железнодорожных перевозок, особую важность приобретает создание условий для развития мультимодальных перевозок, совершенствуя транспортную логистику Кыргызской Республики.

Важное значение приобретает завершение оснащения пунктов пропуска Кыргызской Республики современными техническими средствами контроля, передачи и хранения информации с целью выявления товаров, перемещаемых с нарушением регулирующих таможенные правоотношения международных договоров и актов, составляющих право Союза.

Данные усилия Кыргызской Республики создают возможности по обеспечению безопасности цепей поставок товаров участникам внешнеэкономической деятельности, направлены на рост объемов торговли и облегчение таможенных процедур.

4.5. Перспективы дальнейшего развития и совершенствования таможенной инфраструктуры Российской Федерации



Правительство РФ продолжает работу по развитию трансграничной логистики. В 2025–2027 годах на ремонт и техническое перевооружение пунктов пропуска через государственную границу будет направлено 859 млн рублей.

За счет федерального финансирования в ряде пунктов пропуска планируется установить современные инспекционно-досмотровые комплексы, что позволит сократить время проведения контрольных процедур.

Всего в рамках программы модернизации пунктов пропуска через государственную границу до 2030 года планируется реконструировать

87 наиболее востребованных пунктов и увеличить их пропускную способность более чем в 2 раза.

Согласно указу Президента «О национальных целях развития Российской Федерации до 2030 года и на перспективу до 2036 года», к 2030 году объем перевозок по международным транспортным коридорам должен увеличиться не менее чем в 1,5 раза по сравнению с уровнем 2021 года.

В направлении транспортного коридора «Восток – Запад» в Российской Федерации функционируют:

- 57 автомобильных пунктов пропуска;**
- 31 железнодорожный пункт пропуска;**
- 25 морских и речных пунктов пропуска;**
- 6 смешанных пунктов пропуска.**

Во всех пунктах пропуска Российской Федерации установлено современное оборудование таможенного контроля, отвечающее требованиям Решения Комиссии КТС № 688 от 22.06.2011 г. (в ред. Решений Коллегии ЕЭК от 03.03.2017 г. N 34), Решениям Коллегии ЕЭК № 145, 166, 164, 138 (типовые требования к отдельным элементам таможенной инфраструктуры).

Пути дальнейшего развития пунктов пропуска Российской Федерации

Под руководством Министерства транспорта Российской Федерации в 2024 году осуществлялась опытно-оперативная эксплуатация (ООЭ) различных вариантов перспективных потоковых ИДК (однопроекционного и двухпроекционного) для различных типов пунктов пропуска.

Результаты ООЭ перспективных потоковых ИДК будут подведены в 2025 году.

К достоинствам данных потоковых ИДК можно отнести:

- высокую скорость прохождения ИДК контроля (до 120 автомобилей в час);
- возможность распознавания по Аэфф плотность отсканированного материала (с низкой плотностью – жидкости, органические вещества, дерево; со средней плотностью – металлы; вещества с высокой плотностью – свинец, золото);
- возможность распознавания объекта по характерной геометрии (оружие, иные товары с характерной формой);
- небольшие габаритны комплексов ИДК (по сравнению со стационарными ИДК);
- возможность подключения алгоритмов распознавания на основе искусственного интеллекта - для повышения эффективности комплекса;
- высокая надежность и безотказность комплекса.

Проводится работа по внедрению интегрированной системы информационного взаимодействия (ИСИВ) пункта пропуска, которая свяжет основные системы контроля пунктов пропуска (в том числе: 1. ИДК с функцией автоматического распознавания объектов контроля, для предотвращения перемещения товаров, подпадающих под запреты и ограничения. 2. Системы радиационного контроля; Системы считывания номеров транспортных средств в пунктах пропуска; Системы весогабаритного контроля транспортных средств. Возможно расширения перечня систем).

В 2025 году будет продолжена модернизация и дооснащение (по направлениям):

1. Развитие морских, железнодорожных и автомобильных пунктов пропуска региона Дальнего Востока.

Осуществляется модернизация таможенной инфраструктуры морских пунктов пропуска Дальневосточного региона («Владивосток», «Находка», «Восточный», «Посьет», «Зарубино», «Корсаков», «Ванино»); железнодорожных пунктов пропуска («Пограничный», «Махалино», «Хасан»).

В 2025 году планируется завершить строительно-монтажные работы в 4 автомобильных пунктах пропуска на границе с Китайской Народной Республикой:

«Кани-Курган»,

«Пограничный»,

«Марково»,

«Краскино».

На границе с Монголией в 2025 году предусмотрена модернизация автомобильного пункта пропуска «Хандагайты».

2. Развитие пунктов пропуска северных морских портов Российской Федерации (порты Проведения, Анадырь, Дудинка, Сабетта, Варандей, Мурманск, Кандалакша, Архангельск) позволит значительно ускорить доставку грузов в направлении «Восток-Запад» по Северному морскому коридору.

а) Дополнительные возможности приобретут транспортные коридоры: **на российско – монгольской границе** при развязке «узких мест» Сибирского транспортного узла в ходе дальнейшей модернизации пунктов пропуска ЖДПП «Наушки», АПП «Кяхта», АПП «Монды», «Хандагайты».

б) **На российско-китайской границе** – завершение модернизации ЖДПП «Забайкальск», АПП «Забайкальск», смешанных ПП «Благовещенск», «Поярково», «Амурзет», «Покровка», «Нижнеленинское».

ПАО «ТрансКонтейнер» завершило реконструкцию собственного терминала на ЖДПП станции «Забайкальск» – стратегическом пограничном переходе на российско-китайской границе. На него приходится около 30 % всех сухопутных контейнерных перевозок в сообщении между Россией и Китаем.

В направлении Север – Юг со стороны Российской Федерации:

7 автомобильных пунктов пропуска;

2 железнодорожных пункта пропуска;

3 морских пункта пропуска.

Проводится реконструкция пунктов пропуска, уделяя особое внимание реконструкции пунктов пропуска южного направления Каспийское море: реконструкция таможенной инфраструктуры в морских портах «Астрахань», «Оля», «Махачкала» развитие морского сообщения с морскими портами Исламской Республики Иран, с дальнейшим выходом в страны региона Индийского океана.

Портовая инфраструктура региона (морские порты Оля, Астрахань, Махачкала) позволяет отгружать более 20 млн тонн грузов в год, в данный момент она загружена на 50%.

В соответствии с годовым отчетом суммарный грузооборот морских портов Астрахань и Оля за 2024 год составил почти 8 млн тонн. Рост грузооборота удалось достичь благодаря активизации перевозок по Транскаспийскому участку МТК «Север – Юг».

Транскаспийский маршрут МТК "Север-Юг" будет востребован для поставок из Ирана, Индии, Бангладеш, Пакистана, Афганистана, ОАЭ.

5. Мониторинг таможенной инфраструктуры (по результатам командирования сотрудников таможенного блока ЕЭК) в таможенные органы Союза за 2024 год

В течение 2024 года специалисты Комиссии в ходе командирования ознакомились с состоянием таможенной инфраструктуры ряда пунктов пропуска Республики Казахстан:

морской пункт пропуска «Актау»

морской пункт пропуска «Курык»

железнодорожный пункт пропуска «Болашак»

автомобильный пункт пропуска «Темир-Баба».

Все указанные пункты пропуска расположены вдоль по Западному побережью Каспийского моря транспортного коридора Север-Юг и являются одними из самых важных для работы Транскаспийского маршрута.

На всех пунктах пропуска установлено современное оборудование таможенного контроля, отвечающее требованиям Решения Комиссии КТС № 688 от 22.06.2011 г. (в ред. Решений Коллегии ЕЭК от 03.03.2017 г. N 34), Решениям Коллегии ЕЭК № 145, 166, 164, 138 (типовые требования к отдельным элементам таможенной инфраструктуры).

На осмотренных пунктах пропуска установлены ИДК, на реконструируемом АПП «Темир-Баба» (ввод в 2 кв. 2025 г) шел монтаж двух потоковых ИДК. При этом, с целью обеспечения таможенного контроля на данном пункте пропуска дополнительно установлен мобильный ИДК, который обеспечивал 100 % контроль поступающих на АПП «Темир-Баба» грузов.

Высокий ресурс у основных типов технических систем таможенного контроля (ТСТК) обеспечивает долгую безотказную работу систем.

В морских порту Актау система весогабаритного контроля не применяется, данную функцию выполняет подразделение министерства транспорта.

В морском порту Курык и АПП Болашак установлены железнодорожные ИДК, которые позволяют осуществлять контроль с использованием ИДК в обоих направлениях движения железнодорожных составов (датчики используются в обеих направлений).

Это позволяет одним ИДК контролировать по одной ветке оба направления.

В целом, ИДК достаточно надежны, в момент ознакомления все ИДК были работоспособны.

Все стационарные системы радиационного контроля сохраняют свою работоспособность, несмотря на то, что у систем срок эксплуатации уже предельный. При этом отказов систем контроля практически не наблюдается. Это позволяет делать вывод, что при установке систем контроля на пунктах пропуска, более привлекательны системы с более высоким установленным ресурсом и надежностью.

К проблемам, которые могут снижать эффективность работы Транскаспийского маршрута нужно отнести:

- сильное обмеление Каспийского моря (за 7 лет уровень снизился на 2 метра. Что уже не позволяет осуществлять судозаход в порт судов водоизмещением более 8 тысяч тонн, снижает рентабельность и делает опасной перевозку нефтепродуктов морем (нефтедобыча на островном месторождении «Кашаган»);

- сильные ветра и зимние шторма Каспийского моря создают много проблем с регулярностью морского сообщения, с учетом паромного сообщения Курык – Баку. Требуется проводить дорогостоящие дноуглубительные работы;
- отсутствие асфальтового покрытия дороги (30 км) на участке от «АПП Темир-Баба» (граница с Туркменистаном) в сторону г. Актау снижает эффективность использования транспортного коридора по Восточному побережью Каспийского моря.

Эксплуатация в летнее время основных технических систем таможенного контроля на АПП «Темир-Баба» и ЖДПП «Болашак» выявила повышенное количество отказов этих систем при высоких дневных температурах. Необходимо предусматривать установку навесов для создания тени для электронной аппаратуры при ее размещении на открытых площадках.

В типовых требованиях для систем необходимо учитывать ужесточение требований по климатическим условиям эксплуатации (верхний диапазон для таких условий не ниже +50 с использованием навесов).

Для сооружений, где устанавливается аппаратура контроля, должна быть предусмотрена система кондиционирования.

В течение 2024 года специалисты Комиссии ознакомились с состоянием таможенной инфраструктуры ряда пунктов пропуска Российской Федерации:

- морской пункт пропуска «Владивосток»
- морской пункт пропуска «Восточный»
- морской пункт пропуска «Находка»
- морской пункт пропуска «Посьет»
- морской пункт пропуска «Зарубино»
- автомобильный пункт пропуска «Пограничный»
- железнодорожный пункт пропуска «Пограничный»
- автомобильный пункт пропуска «Забайкальск»
- железнодорожный пункт пропуска «Забайкальск»
- автомобильный пункт пропуска «Кяхта»
- автомобильный пункт пропуска «Монды»
- железнодорожный пункт пропуска «Наушки».

Установленный высокий эксплуатационный ресурс у основных типов ТСТК обеспечивает долгую безотказную работу систем таможенного контроля.

В морских портах Дальневосточного региона применяется система весового контроля, собственником которого является порт, но информация с систем контроля параллельно поступает к контролирующим органам, в том числе на таможенные посты.

Администрация порта Владивосток закупила и осуществляет монтаж ИДК. Совместно со стационарными системами радиационного контроля, весовым оборудованием, системой учета прибывающих и убывающих из порта грузов, системой видеонаблюдения порта, ИДК сможет интегрирован для дальнейшей гармонизации деятельности контролирующих органов на границе и работать в автоматическом режиме.

На АПП «Забайкальск» Министерством транспорта Российской Федерации проводилась опытно-оперативная эксплуатация (ООЭ) потокового ИДК.

Также в 2024 году проводилась ООЭ другого потокового ИДК на АПП «Тагиркент-Казмаляр».

На пункте пропуска смонтирована и проходила ООЭ интегрированная информационная система пункта пропуска, которая объединяет помимо ИДК систему радиационного контроля, систему весогабаритного контроля и систему распознавания регистрационных номеров транспортных средств. Система продемонстрировала хорошие результаты.

На железнодорожном пункте пропуска «Забайкальск» ИДК в момент ознакомления эксплуатировался более 3 лет, является одним из важнейших инструментов таможенного контроля.

Все стационарные системы радиационного контроля на осмотренных пунктах пропуска Дальневосточного региона и Восточной Сибири были работоспособны.

Несмотря на то, что у систем срок эксплуатации уже предельный, отказов практически не происходит. Это позволяет делать вывод, что при установке систем контроля на пунктах пропуска, более привлекательны должны быть системы с более высоким установленным ресурсом и надежностью.

6. Выводы и предложения

К основным предложениям по развитию таможенной инфраструктуры государств-членов ЕАЭС можно отнести:

1. Дальнейшее совершенствование права ЕАЭС в целях развития таможенной инфраструктуры в части унификации типовых требований к элементам таможенной инфраструктуры на внешней границе ЕАЭС. В рамках работ, проводимых по исполнению пункта 3.1.2 Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года, утвержденных распоряжением Высшего Евразийского экономического совета Комиссии от 05.04.2021 № 4, разработаны и внедрены единые типовые требования к отдельным элементам таможенной инфраструктуры Решения Коллегии ЕЭК: от 09.11.2021 г. № 145 (к системам радиационного контроля); от 01.11.2022 г. № 164 (к системам осмотра (досмотра) лиц, багажа и ручной клади); от 30.11.2023 г. № 166 (к системам поиска и идентификации наркотических и взрывчатых веществ); от 10.12.2024 г. № 138 (к системам телевизионного (видео) наблюдения).

Формирование предложений по дальнейшей унификации типовых требований по оснащению элементов таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через таможенную границу Союза.

Комиссией должен на постоянной основе осуществляется мониторинг таможенной инфраструктуры в части внедрения разработанных единых типовых требований.

2. Разработка типовых требований к интегрированной системе информационного взаимодействия (ИСИВ) в местах перемещения товаров через таможенную границу Союза представляется одним из перспективных направлений. ИСИВ представляет собой комплексную платформу, обеспечивающую синхронизацию и взаимодействие всех контролирующих органов, предназначенную для сбора, обработки и хранения информации о перемещении в пункте пропуска физических лиц, транспортных средств и товаров.

3. Определение приоритетных направлений развития таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через таможенную границу Союза, расположенных на основных транспортных коридорах.

4. Дальнейшее внедрение передовых технологий таможенного контроля и технических средств таможенного контроля, (в том числе -интегрированную систему информационного взаимодействия пунктов пропуска, широкое

применение технических средств таможенного контроля, основанных на неинтрузивном контроле (ИДК), использование электронных пломб, в частности - морских портах для ускорения таможенных операций и повышения их эффективного контроля) начинать с дооснащения пунктов пропуска, расположенных на основных транспортных коридорах и имеющих самый высокий грузооборот.

При этом, особое внимание обратить на создание программного обеспечения для дополнительной обработки снимков ИДК и описания этих снимков от разных производителей инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК) в едином формате (в настоящее время представляется в разных форматах).

5. Цифровизация бизнес процессов в местах перемещения товаров через таможенную границу Союза на базе единой платформы. Заложить требования по автоматизации передачи данных, развитию интернета вещей.

6. Обратить внимание на совершенствование таможенной инфраструктуры морских пунктов пропуска, на которые приходится 90 процентов грузооборота всех пунктов пропуска и внедрение в них единых подходов контроля.

7. При оснащении пунктов пропуска учитывать региональные риски возможного перемещения товаров с нарушением таможенного законодательства, климатические и географические условия расположения пунктов пропуска государств-членов Союза.

8. При внедрении передовых систем контроля особое внимание уделять оснащению пунктов пропуска системами с наилучшими техническими показателями по обнаружению, установленным показателям надежности систем контроля (длительность срока эксплуатации, установленный ресурс для наиболее важных составных частей).

9. Использовать ЗИП для организации блочной замены отказавших узлов, добиваться минимизации временных затрат на замену отказавшего оборудования. Осуществлять дублирование наиболее важных элементов контроля, в том числе иметь в исправном состоянии системы (иные переносные системы контроля), которые будут осуществлять функции контроля в период восстановления неисправностей систем ИСИВ.

10. Понимая, что пункты пропуска находятся на большом удалении от основных ремонтных центров, принимать меры по подготовке специалистов-диагностов среди должностных лиц таможенных органов. Готовить специалистов по эксплуатации техники на пункте пропуска.

11. Иметь на пунктах пропуска резервный запас генерации электроэнергии, аварийных источников электроснабжения.

6. Заключение

Данная информация может оказать помощь при выработке решений, необходимых для поддержания, развития и модернизации таможенной инфраструктуры в государствах – членах Союза, направленной на обеспечение эффективности проведения таможенного контроля на таможенной границе Союза, в том числе с целью выявления товаров, перемещаемых с нарушением регулирующих таможенные правоотношения международных договоров и актов, составляющих право Союза. Усилия государств – членов Союза в области совершенствования таможенной инфраструктуры направлены на рост торговли участниками внешнеэкономической деятельности и ускорения совершения таможенных процедур на пунктах пропуска.

**Информационные материалы по грузообороту в пунктах пропуска
через таможенную границу Республики Армения**

Пункты пропуска через государственную границу РА по видам международного сообщения	Количество пунктов пропуска (функционирующие /нефункционирующие)	Количество транспортных средств, перемещенных через пункты пропуска за отчетный год		Общий вес товаров, перемещенных через пункты пропуска за отчетный год, (тысяч тонн, брутто)	
		Въезд в страну	Выезд из страны	Въезд в страну	Выезд из страны
На 01.01.2024 года					
Автомобильные (автотрожные)	4 / 1	183 683	57 437	3 346,6	826,2
Железнодорожные (железнодорожный подвижный состав)	1 / 0			726,9	432,4
Воздушные	2 / 0			10,8	26,1
Итого:	7 / 1	183 683	31 503	3 284,088	1 010,925
На 01.01.2025 года					
Автомобильные (автотрожные)	5	199 599	45 719	4 252	867
Железнодорожные (железнодорожный подвижный состав)	1 / 0			652	324
Воздушные	2 / 0			34	23
Итого:	8	199 599	45 719	4 938	1 214

**Информационные материалы по грузообороту в пунктах пропуска через
таможенную границу Республики Беларусь**

Пункты пропуска через государственную границу РБ по видам международн. сообщения	Количество пунктов пропуска (функционирующие /нефункционирующие)	Количество транспортных средств, перемещенных через пункты пропуска за отчетный год		Общий вес товаров, перемещенных через пункты пропуска за отчетный год, (тысяч тонн, брутто)	
		Въезд в страну	Выезд из страны	Въезд в страну	Выезд из страны
На 01.01.2025 года					
Автомобильные (автодорожные)					
Железнодорожные (железнодорожный подвижный состав)					

Воздушные					
Итого:					
На 01.01.2022 года					
Автомобильные (автотрожные)	26 / 7	1 535 000,0	1 554 000,2	15 227,7	16 560,6
Железнодорожные (железнодорожный подвижный состав)	15 / 1	38 200	62 400	8 770,8	60 216,5
Воздушные	7 / 0	9 100	19 400	7,5	3,6
Речные, (при наличии)	3 / 0	7	7	-	-
Итого:	51 / 8	1 582 300	1 636 000	24 006,0	76 780,7

Информационные материалы по грузообороту в пунктах пропуска через таможенную границу Республики Казахстан

Пункты пропуска через государственную границу РК по видам международн. сообщения	Количество пунктов пропуска (функционирующие /нефункционирующие)	Количество транспортных средств, перемещенных через пункты пропуска за отчетный год		Общий вес товаров, перемещенных через пункты пропуска за отчетный год, (тысяч тонн, брутто)	
		Въезд в страну	Выезд из страны	Въезд в страну	Выезд из страны
На 01.01.2025 года					
Автомобильные (автотрожные)					
Железнодорожные (железнодорожный подвижн. состав)					
Воздушные					
Итого:					
На 01.01.2022 года					
Автомобильные (автотрожные)	14 / 0	273 646	275 284	3 064,513	1 854,493
Железнодорожные (железнодорожный подвижн. состав)	6 / 0	40	40	6 024,830	37 435,919
Воздушные	19 / 0	11 817	11 510	109,195	4,544
Морские (при наличии)	3 / 0			998*/998**	245000/5 100**
Смешанные (при наличии)	-			151,016	2 004,04
Итого:	41 / 0	285 533	286 834	14 697,630	46 389,142

*информация получена от министерства финансов Республики Казахстан;

** по обобщенной информации, опубликованной на официальных сайтах: KazLogistik в статистике морского транспорта (<https://kazlogistics.kz/ru/library/statistics/16>) за 2019, 2020 и 2021 год; сайте морского порта Актау (https://www.portaktau.kz/ru/godovoi_otchet/), морского порта Курык (<https://www.portaktau.kz/ru/>), а также полученной с сайта Азиатского банка развития (www.carecprogram.org секретариат ЦАРЭС, раздел анализ морских портов)

Информационные материалы по грузообороту в пунктах пропуска через таможенную границу Кыргызской Республики

Пункты пропуска через государственную границу КР по видам международного сообщения	Количество пунктов пропуска (функционирующие /нефункционирующие)	Количество транспортных средств, перемещенных через пункты пропуска за отчетный год		Общий вес товаров, перемещенных через пункты пропуска за отчетный год, (тысяч тонн, брутто)	
		Въезд в страну	Выезд из страны	Въезд в страну	Выезд из страны
На 01.01.2024 года					
Автомобильные (автодорожные)	8 / 9	73905	57938	1 457,760	1 160,633
Железнодорожные (железнодорожный подвижный состав)	4 / 0	1211	10510	69,546	675,271
Воздушные	3 / 2	3587	3552	27,756	18,428
Итого:	15 / 11	78 703	72 000	1 555,062	1 854,332
На 01.01.2025 года					
Автомобильные (автодорожные)	10 / 9	281 704	220 231	2 241,07	2 302,6
Железнодорожные (железнодорожный подвижный состав)	4 / 0	1996	14362	131,33	1 001,18
Воздушные	3 / 2	1309	754	30,8	172,28
Итого:	17 / 11	285 009	235 347	2 403,2	3 476,06

Информационные материалы по грузообороту в пунктах пропуска через таможенную границу Российской Федерации

Пункты пропуска через государственную границу РФ по видам международ сообщения	Количество пунктов пропуска (функционирующие /нефункционирующие)	Количество транспортных средств, перемещенных через пункты пропуска за отчетный год		Общий вес товаров, перемещенных через пункты пропуска за отчетный год, (тысяч тонн, брутто)	
		Въезд в страну	Выезд из страны	Въезд в страну	Выезд из страны
На 01.01.2024 года					
Автомобильные (автодорожные)	64 / 19	4 272 278	4 429 331	11 357,734	11 302,455
Железнодорожные (железнодорожный подвижный состав)	33 / 7	24 129	30 913	20 055,247	66 723,767
Воздушные	81 / 9	84 787	94 243	296,422	80,987
Пешеходные (при наличии)	1 / 1	-	-	-	-
Морские (при наличии)	57 / 11	37 624 судов 12 434 авто 54 ж/д составов	37 636 судов 12 316 авто 53 ж/д составов	47 370,056	751 493,269
Озерные (при наличии)	0 / 1	-	-	-	-
Речные (при наличии)	2 / 2	67	65	53,147	170,814
Смешанные (при наличии)	6 / 4	200 авто 706 речн. судов	200 авто 709 речн. судов	217,403	366,905
Итого:	244 / 54	4 432 279	4 605 466	79 350,010	830 138,199
На 01.01.2025 года					
Автомобильные (автодорожные)	62 / 19	3 328 744	3 197 813	12 195 685,37	8 613 554,54
Железнодорожные (железнодорожный подвижный сост.)	33 / 7	26 159	26 661	9 984 197,04	61 782 459,
Воздушные	84 / 7	124 693	124 030	841 485,94	546 839,4
Пешеходные (при наличии)	1 / 1	-	-	-	-
Морские (при наличии)	55 / 12	39 928/71776	35937/59200	46 452 309,4	757 945 000,4

Озерные (при наличии)	0 / 1	-	-	-	-
Речные (при наличии)	2 / 2	523	513	69 450,45	38 381,46
Смешанные (при наличии)	6 / 4	9635 авто 6228 речн судов	11 114 авто 6241 речн судов	81 983,1	492 857,98
Итого:	243 / 54	3 603 702	3 461 524	69 625 201,3	829 419 093

Примечание. Статистические данные, опубликованные в настоящем Обзоре, являются предварительными и в последующем могут быть уточнены.

При перепечатке материалов из Обзора ссылка на сборник обязательна.

© Евразийская экономическая комиссия. 2025 год

**Материал подготовлен
Департаментом таможенной инфраструктуры
Евразийской экономической комиссии**

Исполнитель:
И.Н. Банных
Тел.: +7 (495) 669 24 00, доб. 5227
эл. почта: bannyh@eecommission.org