

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР АЛМАТЫ – БИШКЕК (ЭКАБ)

ОТЧЕТ О ДВУХ ПРИОРИТЕТНЫХ КОНТРОЛЬНО-ПРОПУСКНЫХ ПУНКТАХ (КПП) АК-
ЖОЛ – КОРДАЙ - АВТОДОРОЖНЫЙ И АК-ТИЛЕК – КАРАСУ - АВТОДОРОЖНЫЙ



ОТЧЕТ ПО КЫРГЫЗСТАНУ

Отказ от ответственности: Взгляды, выраженные в этой публикации, принадлежат авторам и не обязательно отражают взгляды и политику Азиатского банка развития (АБР) или его Совета управляющих или правительств, которые они представляют. АБР не гарантирует точность данных, включенных в эту публикацию, и не несет ответственности за любые последствия их использования. Упоминание конкретных компаний или продуктов производителей не означает, что они одобрены или рекомендованы АБР по сравнению с другими аналогичными компаниями, которые не упомянуты.

I. КОНТРОЛЬНО-ПРОПУСКНОЙ ПУНКТ АК-ТИЛЕК – КАРАСУ - АВТОДОРОЖНЫЙ

1. Топография и пространственные характеристики

1.1. Описание и масштабы

Ак-Тилек расположен в 30 км к северо-востоку от г.Бишкека и в 200 км к юго-востоку от г.Алматы на южном побережье реки Чуй. Вместе с мостом, который ведет к селу Карасу (Казахстан), представляет собой кыргызскую (южную) часть контрольно-пропускного пункта (КПП) Ак-Тилек – Карасу - автодорожный.

Описание будет представлено последовательно с точки зрения движения с юга на север, т.е. в направлении А – из Кыргызстана в сторону Казахстана, если не указано иное.

Местность довольно открытая, не лесистая, в непосредственной близости отсутствуют поселения, просторная и с хорошей видимостью. Средства ведения контроля и наблюдения обеих стран видны с территорий Кыргызстана и из Казахстана (даже лучшая видимость в виду возвышенности местности). Подъездная дорога асфальтирована с двумя проезжими частями, в достаточно хорошем состоянии с двумя широкими полосами в каждом направлении. Дорога слегка изогнута вправо, в направлении на север (при выезде из Кыргызстана). Примерно 500 метров (примерная оценка) фактически до здания – пункта пограничного контроля на территории Кыргызстана, дорога делится на две пути железобетонными блоками-ограждениями и направлении к контрольным постам установлены механические ручные шлагбаумы. Два сотрудника ППС КР останавливают и пропускают автотранспортные средства в сторону и от контрольного поста. Это первый блокпост на КПП Ак-Тилек. Помимо этого, это пост единственный функционирующий блокпост, поскольку на другой (северной) стороне здания – пункта пограничного контроля (направление В – из Казахстана в Кыргызстан) нет блокпостов, или если точнее, установленный шлагбаум постоянно приподнят, так как приводил к чрезмерному скоплению транспорта, будучи практически на мосту.

Здание – пункт пограничного контроля находится на удалении 150 м от (первого) блокпоста. На этом расстоянии могут расположиться 7 грузовиков или 30 легковых машин.

Здание – пункт пограничного контроля построено в форме крытого навеса длиной 41 метр и шириной 21 метр. По обеим сторонам основного пути передвижения под навесом имеются построения, в которых расположены залы и кабины паспортного контроля в здании для пешеходов, а также крытые навесом пути для пешеходного движения.

В настоящее время три контрольные полосы движения не обозначены и не выделены каким-либо образом, а именно ни по типу транспортного средства, ни по принадлежности к гражданству для водителей / транспортных средств, ни по направлению движения (въезд

/ выезд). Хотя этим можно обеспечить максимальную гибкость – что всегда приветствуется - тем не менее, выделение двух отдельных полос для въезжающего и выезжающего транспорта было бы лучшим решением. Наружные полосы должны быть предназначены для грузовых автомобилей и автобусов, а две внутренние полосы предназначены для легковых автомобилей и эквивалентных единиц (мотоциклы, велосипеды, пешеходы без транспорта).

Три контрольные полосы разделены бетонными ограждениями и радиационными порталами. Две полосы шириной 4,40 м и полоса движения с крайней правой стороны (направление А) составляет 4,80 м в ширину. Если демонтировать бетонные ограждения и радиационные порталы, то можно высвободить все 19 метров открытой зоны контроля, что достаточно для регулирования 4 контрольных полос - по 2 в каждом направлении. Однако, для четырех кабин паспортного контроля с левой стороны каждой полосы потребуется 1,20 метра для каждой кабины, что в сумме составляет дополнительно 4,80 метра. Помимо этого, можно использовать кабину паспортного контроля 2 для одновременного досмотра по обоим направлениям, что снизит необходимость в дополнительной площади до 3,80 метров. Общая ширина, в этом случае, составит 22,80 метра для контрольных полос и трех (3) кабин паспортного контроля. Это значит, что необходимо расширение в восточном направлении, используя площади, предназначенные для существующих пассажирских коридоров, если они останутся как есть в текущем расположении, или использовать свободное пространство в направлении на восток, если здание будет перестроено в направлении на юг (вглубь территории Кыргызстана).

Необходимо отметить, что кабины паспортного контроля по двум крайним полосам должны быть установлены выше, на уровне водителя грузового транспорта.

Далее, если смотреть в восточном направлении, то имеется крытая пешеходная полоса и после нее находится крытая зона и собственно основное здание КПП. Оставшаяся территория с крайней правой стороны представляется с собой грунтовую дорогу, которая используется грузовым транспортом цементного завода: в обоих направлениях – при выезде и въезде. Территория заканчивается излучиной реки (канала), на которой установлены забор и один переносной туалет.

Выше было приведено описание КПП и инфраструктуры с лева (запада) на право (восток).

Следующий вопрос заключается в следующем: можно ли улучшить и расширить данный КПП и в каком направлении.

1.2 Возможные улучшения и расширение

Если смотреть в северном направлении, местность находится на углублении в несколько метров с крайней правой стороны, на которой находится административное здание и

парковочная зона. В этой связи, крайняя левая / западная сторона не подходит для дальнейшего возможного расширения.

С другой стороны, дальнейшее расширение КПП ограничено каналом (или старая излучина реки), связанный с рекой Чуй под углом в 90 градусов. Этот канал залит водой глубиной в 5 м и длиной в 70 м. Для демонтажа этого объекта в целях расширения, канал можно осушить, построить дамбу, чтобы не протекала вода из реки и, затем заполнить его.

Другим вариантом освоения территории в целях расширения в восточном направлении является постройка нового здания для КПП, назад на 100 м в южном направлении, где граница канала заканчивается естественным образом, и где не будет в дальнейшем каких-либо ограничений для расширения: на новом месте, будь то возможность строительства нового совместного КПП или же КПП Ак-Тилек будет отодвинут на основе перепланировки, однако будет функционировать и управляться, как в настоящее время, только пограничниками Кыргызстана.

Итогом является то, что КПП Ак-Тилек с кыргызской стороны можно улучшить, если переместить в южном направлении от нынешнего месторасположения и расширить в направлении на восток. На новом месте, КПП можно управлять: 1) как это осуществляется в настоящее время; или 2) в режиме совместного с казахскими пограничниками, единого управления КПП по принципу «единого окна».

Улучшение инфраструктуры необходимо осуществляться в рамках любого сценария:

1) Расширение моста, в идеале 2+2 полосы – две полосы в одном направлении. Завершение строительства недостающей части в восточном направлении и его расширение в любом направлении. Независимо от того, можно ли интегрировать неразрезное пролётное строение моста в новую структуру или демонтировать его, а затем полностью перестроить, данный вопрос все еще необходимо решать с привлечением инженеров и экономистов - транспортников.

2) Проложить дорогу (заасфальтировать) на нынешней грунтовой дороге для грузовых авто Кантского цементного завода (КЦЗ) (восточная часть главного контрольного объекта).

3) Снести следующие препятствующие движению транспорта объекты:

- ❖ Любые функционирующие или неработающие шлагбаумы;
- ❖ Бетонные плиты, которые препятствуют водителям грузовиков перестроиться на контрольной полосе или обогнать другой грузовой автотранспорт;
- ❖ Радиационные порталы необходимо передвинуть и установить перед сортировочной зоной или сразу перед первой линией контроля.

Дополнительные инфраструктурные улучшения могли бы включать в себя:

1. Передвижение контрольной зоны на 100 м в южном направлении.
2. Расширение участка в восточном направлении так, чтобы построить следующие контрольные линии, с запада на восток:
 - ✓ Въезд с территории Казахстана – грузовой транспорт КЦЗ;
 - ✓ Контрольная линия 1 для въезда грузового транспорта/ автобусов с расположением кабины паспортного контроля с левой стороны по направлению движения с тем, чтобы контрольная кабина была на уровне водителя грузового транспорта;
 - ✓ Контрольные линии 2 и 3 для въезда / выезда с одной двухсторонней кабиной паспортного контроля для легкового транспорта в каждом направлении;
 - ✓ Контрольная линия 4 для выезда грузового и автобусного транспорта с кабиной паспортного контроля с левой стороны по направлению движения с тем, чтобы контрольная кабина была на уровне водителя грузового транспорта;
 - ✓ Въезд грузового транспорта КЦЗ на территорию Казахстана.

Все кабины паспортного контроля должны быть круговыми, т.е. иметь окошки с обеих сторон и с пространством таким, чтобы сотрудник пограничной службы мог передвигаться внутри кабины и работать с обеих сторон.

Размер окошек кабин паспортного контроля должны быть такими, которые позволили бы двум пограничникам осуществлять паспортный в случае, если страны договорятся создать совместно управляемые КПП по принципу «единого окна» - на текущем этапе или в будущем.

3. С правой, с водительской стороны, строительство двух крытых навесов для автобусов, грузового транспорта и подозрительного легкового транспорта, небольших офисных помещений и туалета. Для выезжающего транспорта, этим участком будет полоса, по которой проезжают грузовики КЦЗ; для въезжающего транспорта, этот объект будет находиться там, где примерно располагается первый блокпост на выезде.
4. Полностью заасфальтированный крытый КПП с воздушными конструкциями и электронными панелями управления движения

1.3 Соображения относительно поста весового контроля

Прямо на пересечении дорог между Бишкеком и Кантом, с двух сторон дороги в сторону КПП Ак-Тилек расположены посты весового контроля для грузового транспорта, в ведении Министерства транспорта КР. Консультанты АБР ЭКАБ посетили этот объект, несмотря на то, что этот пост имеет косвенное отношение к КПП Ак-Тилек. Важность этого поста нельзя

недооценивать, так как в случае его непосредственного нахождения на КПП, это создало бы дополнительные заторы движения и значительно бы замедлило время проверки.

На посту весового контроля, фактически взвешивание производился оперативно, без каких-либо очередей. Плата для дальнбойщиков составляла 250 кыргызских сомов. Сотрудники на посту весового контроля выдают весовые сертификаты, в которых указаны общий вес, а также вес на ось. Мостовые весы имели класс точности второй категории.

Конечно, было бы даже лучше, в случае если этот сертификат - см. пример – являлся бы действительным и признавался также за пределами Кыргызстана; хотя сотрудники отметили, что сертификат признается, однако их аргументы были не убедительными.

Похоже, что данная процедура повторяется после КПП Карасу, так как пограничники Казахстана отметили, что рядом с КПП Карасу расположен также пост весового контроля. В связи, с чем вполне возможно, что грузовой транспорт должен во второй раз проходить взвешивание, что означает повторную трату денег и времени.

Несмотря на то, что двукратное взвешивание непосредственно не влияет на время прохождения пограничных процедур на КПП, однако данный вопрос все еще необходимо рассмотреть надлежащим образом для целей принятия мер по активизации торговли.

Лучшим международным опытом взвешивания грузового транспорта один раз является взвешивание во время отбытия и выдача Международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС) в форме, описанной Европейской экономической комиссией ООН - ЕЭК ООН. Цель – избежать повторного взвешивания, а также исключить данный процесс на автодорожных КПП. В идеале, данные по МВСТС передавались бы в электронным способом и / или имелся бы при водителе и предъявлялся бы им.

Кроме того, это требование Международной конвенции ЕЭК ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 год), договаривающимися сторонами которой являются как Кыргызстан, так и Казахстан.

2. Текущие операции по контролю за въездом и выездом

2.1 Описание движения транспорта

Движение на КПП Ак-Тилек – автодорожный состоит из следующих категорий:

1. Легковые автомобили;

2. Коммерческие грузовые транспортные средства;

3. Грузовой транспорт, перевозящий сырье для Кантского цементного завода (КЦЗ). Они въезжают на территорию Кыргызстана, груженными из Казахстана, а затем возвращаются обратно для погрузки.

4. Автобусы

На КПП Ак-Тилек имеются также пешеходные полосы, однако это пассажиры легковых машин и автобусов, которым необходимо сойти с транспортных средств и пройти контроль в качестве пешеходов. Количество пешеходов без транспортных средств довольно не значительно и эти цифры не будут учитываться в дальнейшем анализе и в разделе Рекомендации. В дополнение, настоятельно рекомендуется осуществлять паспортный контроль пассажиров легковых авто и автобусов при их нахождении в салоне транспортного средства; в этой связи, пешеходы как отдельная категория будут исключены в любом случае.

В вопроснике, заполненном пограничниками Кыргызстана и Казахстана в 2017г. приводились следующие данные для каждой категории – в одном направлении:

Из КР в РК, Направление А, 2017г. – ВЫЕЗД (большие значения выделены желтым цветом):

Категория	Статистика КР	Статистика РК
Легковой транспорт	84.241	82.416
Грузовой транспорт (все виды)	95.448	115.264
Автобусы	1.199	3.582
ИТОГО (выделенные цифры):	203.087	

Из РК в КР, Направление В, 2017г. – ВЪЕЗД (большие значения выделены желтым цветом):

From Kazakhstan to Kyrgyzstan, Direction B, INBOUND - 2017 (the larger number is highlighted):

Категория	Статистика КР	Статистика РК
Легковой транспорт	40.880	63.237
Грузовой транспорт (все виды)	75.555	117.557
Автобусы	592	2.767
ИТОГО (выделенные цифры):	183,561	

Недавний опыт показывает нам, что различия в статистических данных двух граничащих стран являются ожидаемыми; нет необходимости анализировать каким образом и почему

они разнятся. Для дальнейшего анализа рекомендуется использовать большее из двух чисел.

На КПП Ак-Тилек автодорожный также имеется фактор **сезонной пиковой нагрузки** (нагрузок), в том числе **ежедневные и еженедельные пиковые значения**. Согласно пограничникам Кыргызстана и Казахстана, самыми загруженными месяцами являются июль и август в связи с сезоном летних отпусков на озере Иссык-Куль.

Самыми загруженными днями недели являются пятница и воскресенье. Кыргызские пограничники объясняют это тем фактом, что государственные органы не работают в выходные дни. Пограничники Казахстана связывают это отдыхом в выходные дни и передвижением людей из и в Казахстан. Разумно ожидать, что эти два довода заслуживают внимания, и что первый касается преимущественно грузопотоков из Кыргызстана (грузовой транспорт), тогда как второй довод касается увеличения потока автомобильного транспорта из / в Казахстан.

Ни в одном из вопросников отдельно не приводились пояснения относительно ежедневных пиковых значений, и в ходе полевых наблюдений не были отмечены какие-либо резкие колебания движения операционного характера. Разумно предположить, что ежедневный транспортный поток соответствует ритму нормального рабочего дня.

Только казахские пограничники отмечают (Вопрос 9) абсолютные пиковые значения, указывая это число равной 1.000 транспортных средств в обоих направлениях. Пограничники Кыргызстана считают, что пиковые значения были достигнуты в 2017г.

Для кыргызских пограничников въездные рабочие нагрузки составляют 173 легковых авто ежедневно и **7.21** легковое авто в час, подлежащее проверке; иными словами, у них уходит 8.32 мин на одно авто для того, чтобы провести досмотр при въезде. Если сравнить с ответами на Вопрос 14, то можно увидеть, что итоговое необходимое время – согласно ответам – составляло 3 мин, из которых 1 мин было временем ожидания и 2 мин максимум уходило на досмотр.

В дополнение, количество грузового транспорта составляет 117, 557, что равняется 322 в день и **13.4** в час; вычисление обратного показывает, что на досмотр каждого въезжающего грузового транспорта имеется только 4.47 мин.

Грузовой транспорт КЦЗ отдельно не брался в расчет в Вопросниках; однако, полевые наблюдения показывают, что они двигаются в обоих направлениях на стабильном уровне и по оценкам, на них приходится 50% от всех грузовых транспортных средств. Данные обстоятельства имеют важное позитивное влияние на рабочую нагрузку на КПП Ак-Тилек, так как для этих грузовиков требуется минимальное время и усилия для пересечения границы, которые могут быть еще минимизированы в дальнейшем путем внедрения

автоматических электронных шлагбаумов с системой автоматического распознавания номерного знака в каждом направлении и разделения на два направления на КПП Ак-Тилек и Карасу.

Автобусы проходят досмотр при коэффициенте равном **0.31 в час**; соответственно, в распоряжении имеется 3.22 часа для обработки одного автобуса. В виду операционной методологии, применяемой на практике, обработка одного легкового авто, одного автобуса и грузового транспорта фактически очень схожа, включая требуемое время. Все пассажиры проходят паспортный контроль как пешеходы. Поэтому, транспортные средства всех видов на Ак-Тилеке могут быть обобщены, а пропускную способность рассчитывать на основе «единиц».

Выезжающий транспортный поток был немного выше, однако, время обработки было немного медленнее, а проблемы, связанные с пропускной мощностью в этом направлении потока, отсутствовали.

Согласно Вопроснику, отмечается, что предполагаемая пропускная мощность по обработке на КПП Ак-Тилек составил 175, 200 единиц на одно направлении ежегодно или итого 350, 400 единиц.

Эти значения ниже, чем 386, 648 единиц за 2017. В обозримом будущем, кыргызские пограничники отмечают, что рост составит 5-10%, когда как казахские пограничники считают, что рост не предвидится.

Вывод заключается в том, что на КПП Ак-Тилек требуется небольшие улучшения пропускной мощности, каковым является внедрение системы управления четырех полосным движением, при этом расширив мост, демонтировав блокпосты и все объекты, препятствующие движению транспорта, и упорядочив движение грузового транспорта КЦЗ путем организации такого движения на крайней левой и правой сторонах КПП, чтобы последние не пересекали полосы другого транспорта.

Рекомендуются провести дополнительные изменения в части процедур досмотра, пояснения к которым будут приведены в разделах ниже.

2.2 Процедуры при въезде

Прибывающий транспортный поток – въезжающий в страну, в данном случае в Кыргызстан - всегда является более важным для любого государства, поскольку имеет более высокие характеристики риска, и потому что не облагаются таможенными пошлинами. В нашем случае этот риск смягчается тем обстоятельством, что практически весь грузовой транспорт и грузы перемещаются внутри Евразийского экономического союза и не облагаются таможенными пошлинами или же они предварительно прошли таможенную

очистку уже на другом КПП. Таким образом, процесс проверки грузовых автомобилей намного упрощается, а присутствие таможенных органов не требуется. Помимо этого, почти 50% (оценка основана на итогах полевого выезда) всех пересекающих границу грузовых автотранспортных средств – это самосвалы КЦЗ, которые подлежат упрощенному режиму и только учета при пересечении границы.

Ниже приведено описание процедур досмотра для различных типов транспортных средств.

Легковые автомобили останавливаются после пересечения моста. На этом участке отсутствует блокпост с функционирующим шлагбаумом. Справой стороны имеется кабина паспортного контроля, которая по неизвестным причинам в настоящее время не используется. Водители должны пройти в зал и встать в очередь перед одной из кабин паспортного контроля, где указано «Иностранцы граждане / граждане КР» (но по моему опыту прохождения паспортного контроля, эти положения не соблюдаются). Во время полевых выездов, в целом пешеходный поток был менее интенсивным и в очередях стояли не более 5-6 человек. Сотрудник ППС КР проводит проверку паспорта или документа, удостоверяющего личность, ставит отметку в паспорте, вводит номерной знак и регистрационный номер транспортного средства. Процесс продолжается от 20 секунд до 1 минуты. Единственным исключением являются автомобили с российскими временными номерными знаками, для которых требуется проверка большего количества документов и ввод дополнительных данных, что удваивает и утраивает время обработки. **По этой причине такая категория легковых автомобилей необходимо отделить и досматривать в зоне дополнительного / автобусного досмотра.**

После паспортного контроля и проверки документов, транспортные средства подлежат физическому досмотру другим сотрудником, который дежурит на контрольной полосе. Это включает в себя осмотр внутри салона, багажника, бардачка и передней части автомобиля под капотом. Такой досмотр осуществляется только в присутствии водителя. Только после завершения такой проверки, водитель с авто сможет покинуть контрольную полосу, но его останавливает на выходе - без необходимости - другой пограничник, который открывает / закрывает шлагбаум на последнем блокпосте.

Еще одна дублирующее действие - это отметка на контрольном талоне, который затем необходимо отдать пограничнику, регулирующему шлагбаум на блокпосту.

Пассажиры легковых авто - если таковые есть – должны выйти из машины в самом начале КПП, пешком преодолеть длинное расстояние под крытым навесом, пройти паспортный контроль в том же зал, а затем ждать, пока их машина и водитель заберут их (или наоборот, в зависимости от того, кто пройдет контроль по раньше). Это еще одна ненужная остановка и ожидание в этой цепочке.

Грузовой транспорт проходит досмотр в таком же порядке, как легковые автомобили, особенно если они едут пустыми. Если имеется груз, физический досмотр может занять больше времени, в зависимости от сотрудника пограничной службы. Паспортному контролю и физическому досмотру подлежат каждый водитель и грузовой транспорт.

Кроме того, со стороны, где проводится паспортный контроль при въезде, имеется тесный кабинет, в котором контролируется оплата НДС и косвенных налогов. В этом кабинете имеется список соответствующих нормативных актов, в которых приведен перечень документов, необходимых предоставить для импорта товаров из Евразийского экономического союза (ЕАЭС) – данная информация была скопирована с баннера и переведена:

1. Заявление о ввозе товаров и уплате косвенных налогов – Форма STI-136;
2. Подтверждение платежа;
3. Документы на товар (CMR, товарные накладные и т.д.);
4. Информация (при необходимости) – *указанные первые четыре пункта были отмечены «Для импорта»;*
5. Отчет по косвенным налогам – Форма STI-123;
6. Приложение;
7. Отчет по НДС - Форма STI-062;
8. Приложение.

В приемной этого кабинета имеется стол и два стула. Водители грузовиков справляется как могут; оценка времени показывает, что некоторые из них ожидали до почти одного часа (два водителя с кыргызскими номерами, которые направлялись в Джалал-Абад), другого водителя неоднократно возвращали и в грубой форме просили исправить ошибки в заполняемой форме (11 минут 36 секунд); несколько водителей смогли быстро подать свои документы (для водителя с кыргызскими номерами, прибывшего из Германии на это ушло 1 минута 43 секунды, для других двух водителей с кыргызскими номерами на это ушло 1 минута и 20 секунд и 1 минута 52 секунды соответственно).

Довольно ограниченная выборка водителей не позволила выявить реальный потенциал и масштаб проблемы. Отчаянные просьбы получить данные не помогают ситуации, когда грузовые автомобили блокирует транспортное движение за окном кабинета.

Наблюдение за данной процедурой проводилось только для въезжающего грузового транспорта и только на КПП Ак-Тилек. Причины остались не известными.

Все эти документы должны быть подготовлены, поданы и проверены до того, как грузовой транспорт вообще въедет на КПП Ак-Тилек либо на любое автодорожное КПП, будь то в Кыргызстане или Казахстане.

В ходе полевого выезда, наблюдение за **автобусами** не велось; однако, в целом процесс можно описать следующим образом: пассажиры выходят из автобуса, и направляются в зал для оформления документов и прохождения паспортного контроля в качестве пешеходов, пока автобус и водитель проходят досмотр в качестве легкового авто.

Грузовой транспорт КЦЗ проходят по упрощенной процедуре, аналогично проезду по свободной полосе, применяемой в США, и подлежат только регистрации. Тем не менее, въезжающие грузовики должны пересечь две полосы движения с противоположного направления для того, чтобы проехать за зданием и попасть на грунтовую дорогу. Выезжающий грузовой транспорт останавливаются на полосе, затем водитель пробегает полосу движения два раза, чтобы зарегистрироваться, так это можно сделать только с противоположной стороны КПП. Этот способ является не эффективным и безопасным. Грузовой транспорт КЦЗ должен регистрироваться на соответствующих въездных и выездных полосах с применением видеокамер автоматического распознавания номерного знака.

В дополнение, грузовой транспорт КЦЗ поднимает очень много пыли. Каждые часа или два проезжает водовоз и поливает грунтовую дорогу, тем самым создается грязь.

2.3 Процедуры при выезде

Процедуры при выезде зеркально идентичны процедурам при въезде, и на это уходит такое же время прохождения.

Легковое авто и иные виды транспортных средств сначала останавливаются на блокпосте при выезде, ожидая пока пограничник разрешит заехать на крытую навесом зону. Процесс затем начинает представлять с собой классическую систему поточного досмотра, без каких-либо причин или же для каких-либо преимуществ. Пограничники в контрольной зоне одновременно досматривают только 3-4-5 транспортных средств, независимо от количества находящегося транспорта на полосе. Однако, если все транспортные средства, пересекающие границу, находились бы на контрольных полосах, то можно было бы развернуть пограничников до конца очереди для досмотра транспортных средств в порядке очередности, таким образом отпуская их и ускоряя процесс.

В этой связи предлагается закупить и установить дополнительные виды оборудования:

- 1) портативные считыватели паспортов (с возможностью считывания отпечатков пальцев или без такой функции), что позволит в несколько раз увеличить места для одновременной

проверки документов, не только перед кабинами паспортного контроля, и это позволит также проверять и отпускать после досмотра грузовой транспорт, стоящий в очереди.

Это подразумевает также исключение требования по фотогравированию граждан при пресечении границы или замена этой процедуры на снятие отпечатков пальцев при нахождении водителя внутри салона автомобиля.

2) Система автоматического распознавания номерного знака (АНЗ или то же самое ANPR – автоматический считыватель номерного знака), включая видео камеры на каждой полосе. Это позволит улучшить скорость и точность ввода данных о транспортных средствах в систему, и таким образом общий контроль будет проходить быстрее.

Фактический пограничный контроль состоит из проверки документов (проверка документов плюс проверка документов на транспортное средство) и физический досмотр транспортного средства (на предмет вида авто).

- Проверка документов завершается путем регистрации паспортов на приборе REGULA, который сканирует паспорт и удостоверение личности. Затем ставится отметка на паспорте, а документ удостоверяющий личности возвращается владельцу.

Пограничники также вводят номер регистрационной карты и государственный номерной транспортный средства, копируя регистрационные данные документов на транспортное средство.

Были проведены 10 измерений точного времени для этой основной операции – ввода данных на КПП Ак-Жол – измерения также применимы для КПП Ак-Тилек и других автодорожных КПП Кыргызстана. Результаты времени следующие:

Документ удостоверяющий личность водителя	Измерение точного времени в секундах
Документ удостоверяющий личность гражданина РК	33
Документ удостоверяющий личность гражданина КР	29
Документ удостоверяющий личность гражданина РК	27
Паспорт гражданина КР	32
Документ удостоверяющий личность гражданина РК	24

Документ удостоверяющий личность гражданина КР	23
Документ удостоверяющий личность гражданина РК	23
Государственный номер РФ старого образца	32
Документ удостоверяющий личность гражданина КР	33

Среднее время для этой выборки, которая включает в себя наиболее часто и обычно используемые документы удостоверяющие личность и транспортные документы, составляет $256/9 = 28,44$ секунды. Это время соответствует времени, которое требуется в Европе и США для той же операции. Безусловно, данный сегмент может быть и должен быть в дальнейшем улучшен из-за множительного эффекта - когда ежегодно регистрируются миллионы удостоверений личности и документов на транспортные средства, уменьшение времени даже на 10 секунд способствует значительному улучшению общей ситуации.

При анализе таблицы измерения, заметно, что использование внутренних паспортов (ID карт) ускоряет процесс проверки. Причина заключается в том, что данный вид документа изготовлен на одной твердой пластиковой карточке, в котором нет других страниц для перелистывания и поиска страницы в паспорте с фотографией и данными, нет необходимости затем сканировать этот документ, потом найти свободное место для проставления отметки и, наконец, собственно нанесения отметки на него. Однако, какой вид документа предъявить пограничнику, будь то ID карта или заграничный паспорт, зависит от выбора самого лица, пересекающего госграницу.

- Следующий вид операции – фотографирование. Данную функцию также можно оптимизировать путем:
 - ✓ Ограничив эту функцию и применять ее только в отношении нерезидентов ЕАЭС или нерезидентов КР и РК;
 - ✓ Применять ее только для регистрации при прибытии / въезде;
 - ✓ Одновременно применять обе процедуры;
 - ✓ Упразднить процесс фотографирования на автодорожных и железнодорожных КПП, оставив только в аэропортах.

После этого, водителю возвращают его документы, также контрольный талон с проставленной отметкой (их необходимо предъявить на блокпосте при выходе – не применимо для контроля выезда на КПП Ак-Тилек).

- Водитель возвращается обратно к машине. Другой пограничник завершает физический досмотр транспортного средства, затем отпускает. Затем водитель уезжает, собственно останавливаясь забрать своих пассажиров (если таковые имеются).

Заключением в части проведения физического досмотра транспортных средств, является следующее:

1. Управление рисками не применяется, 100% всех транспортных средств подлежат досмотру;
2. Фактическая проверка включает в себя слишком много операций. Если водитель согласно оцененному уровню риска будет рассматриваться как подозреваемый / подозрительный, это транспортное средство необходимо отогнать на дополнительную проверочную зону.
3. Согласно требованию, что водитель должен присутствовать во время физической досмотра, тратится дополнительное время, поскольку пограничник ждет, пока вернется водитель после проверки документов, и только затем производится досмотр. В целях ускорения этого процесса, проверка документов (паспортный контроль) проверка и любой физический досмотр должны производиться одновременно, когда водитель находится в салоне автомобиля.

3. Рекомендации

3.1. Содействие торговли и пограничная безопасность

Цель настоящего раздела – предложить меры, направленные на одновременное достижение следующих целей:

- 1) Оптимизировать скорость проведения досмотра и максимально содействовать **развитию торговли** на КПП;
- 2) Обеспечить улучшение качества пограничного контроля путем внедрения новых технологий, и тем самым повысить уровень **пограничной безопасности**.

Указанные две цели пограничного управления – содействие торговли и пограничная безопасность – не являются взаимоисключающими; с другой стороны, они функционируют в тесной связке: если внедрить передовые технологии и современные

рабочие методы, пограничная безопасность будет улучшена, а контроль будет осуществляться более ускоренными темпами, что конечно будет способствовать развитию торговли в том числе. В противоположность, облегчение легальной торговли позволит пограничникам уделять больше внимания на особо опасные категории лиц при пересечении ими госграницы и добиться более эффективных правоприменительных результатов. Целевой контроль, основанный на управлении рисками, лучше подходит для целей правоприменительной деятельности, а также для упрощения торговли.

Эффективный пограничный контроль также является действенной антикоррупционной мерой; если, каждый человек сможет пройти пограничный контроль в течение одной минуты, не будет оснований для дачи взяток. Эффективное и честное пограничное администрирование представляет с собой некую «визитную карточку» о стране и оказывает первое позитивное впечатление на иностранных инвесторов, бизнесменов и туристов.

Все нижеприведенные рекомендации могут быть реализованы независимо друг от друга. Иными словами, обособленные рекомендации и в силу этого, пронумерованы последовательно по всему разделу. Однако, это не означает, что они не связаны: например, приобретение мобильных, портативных считывателей паспорта окажет значительное положительное влияние в более широком масштабе: для автобусов, а также легкового транспорта на контрольных полосах.

Рекомендации можно разделить на две группы:

- 1) Принцип «единого окна» (ПЕО);
- 2) Технические улучшения без ПЕО.

Они представлены в следующем порядке:

3.2 Принцип «единого окна» на КПП Ак-Тилек - Карасу

Просьба, учесть, что пояснения ниже приведены по двум направлениям:

Направление А – из Кыргызстана в Казахстан, в северном направлении

Направление В – из Казахстана в Кыргызстан, в южном направлении

Рекомендация 1: Перепроектирование данного КПП в качестве совместного интегрированного автодорожного пункта пропуска на основе принципа «единого окна»

1. Выбор месторасположения и необходимые инфраструктурные изменения

В рамках этого оптимальном сценарии, два государства выберут участок для строительства совместного КПП. Строительство совместного КПП возможно на территории любой страны, предпочтительнее на казахской (северной) стороне, в виду доступности равнинной местности. В случае строительства КПП на кыргызской (южной) стороне, то его следует воздвигать как минимум на расстоянии 150 м от моста. Это позволило бы провести соответствующее расширение КПП, создать т.н. фильтрационную зону, что также позволило бы исключить образование очередей на мосту.

Во всех случаях, существующий незавершенный мост следует расширить до четырех (4) полос – 2 полосы в каждом направлении, плюс для дорожки шириной в метр для пешеходов с обеих сторон. Можно ли инкорпорировать в текущую структуру, и таким образом, в будущем использовать в качестве моста, решение по нему будет приниматься специалистами по гражданскому строительству с учетом затрат и критериев безопасности.

В обоих случаях, существующие здания и инфраструктура будут эксплуатироваться до максимального возможного с тем, чтобы минимизировать время и расходы на строительство.

Следующие инфраструктурные работы будут необходимо провести на кыргызской стороне:

1. Демонтировать шлагбаумы с обеих сторон КПП, на въезде и выезде;
2. Существующая первая полоса на самой крайней левой стороне будет использоваться в качестве полосы для въезда грузового транспорта КЦЗ с территории Казахстана;
3. Навес будет расширен в восточном направлении с тем, чтобы перекрыть новую полосу для выезда;
4. Нынешняя грунтовая дорога, которая используется грузовым транспортом КЦЗ, будет заасфальтирована;
5. 4 кабины паспортного контроля – по 2 в каждом направлении – будут установлены с левой стороны контрольных полос с двойными окошками лицом к водительской стороне, на уровне бокового стекла легкового транспорта (внутри полосы) или лицом к водительской стороне, на уровне бокового стекла грузового транспорта /

автобуса (внешняя полоса). В кабинах паспортного контроля для совместного КПП, будет место для двух сотрудников.

6. Камеры АРНЗ будут установлены на всех полосах рядом с кабинами паспортного контроля;

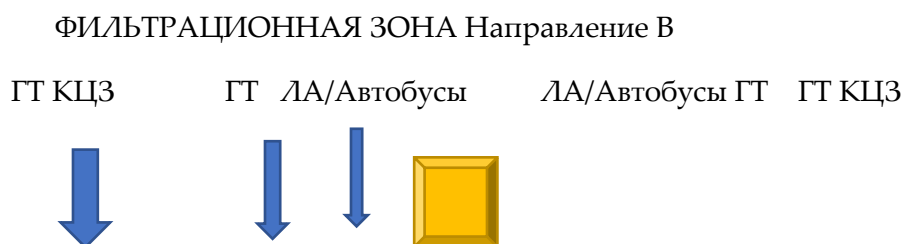
7. Радиационные порталы будут установлены перед кабинами паспортного контроля, на минимальном безопасном расстоянии;

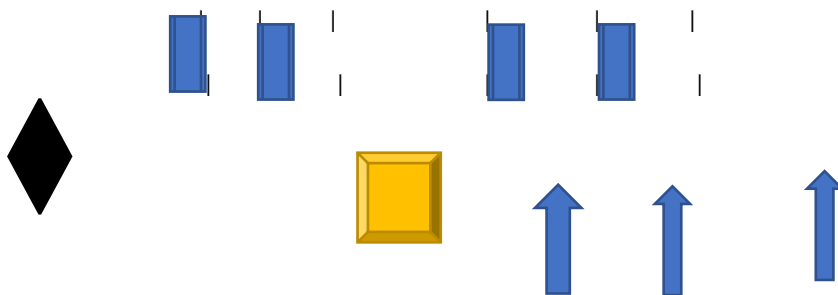
8. Дополнительная / автобусная полоса (по одной полосе на одно направление) будет построена в соответствии с планом ниже и оборудована рентгеновскими аппаратами. Парковочная зона указана под углом в 45 градусов для легкового транспорта. В настоящее время, на этом месте находится зал для прохождения пограничного контроля убывающих пешеходов (следующих в Казахстан). Более точные замеры позволят отобразить фактическое месторасположение здания и площадей, необходимых для строительства дополнительной / автобусной полосы. Небольшой офис с туалетом также останется на месте для случаев, требующих больше времени.

9. Грузовой транспорт КЦЗ подлежит контролю на полосе путем применения автоматизированных шлагбаумов, комбинированных с камерами АРНЗ.

10. Установленные сверху электронные табло будут показывать зеленым свободные полосы и вид проходящего контроль транспортного средства (легковое авто, автобусы, грузовой транспорт).

План четырех полосного контроля (по одной полосе на одно направление), плюс две специальные полосы для грузового транспорта КЦЗ (одна полоса на одно направление), с двух крайних сторон КПП), будет выглядеть следующим образом:





ФИЛЬТРАЦИОННАЯ ЗОНА Направление А

Обозначения:



= Одна из четырех совместных кабин паспортного контроля



= Две зоны дополнительного контроля, автобусы и спецпроцедуры



= Two ANPR/ALPR Automated Check Posts for Cement Trucks

Операционный поток по категориям

Пешеходы это лица без автотранспортного средства и без места ни в одном транспортном средстве, который передвигается пешком. На КПП Ак-Тилек в действительности отсутствуют такие пешеходы, хотя в Вопросниках отмечалось значительное количество такой категории лиц. Это возможно было связано с полным пониманием того, что пассажиры автобусов и легкового транспорта не должны классифицироваться в качестве пешеходов, также и не должны проходить пограничный контроль в таком статусе - каковой является ситуация в настоящее время.

Если действительно пешеходы придут пешком на КПП Ак-Тилек, они будут проходить пограничный контроль на автополосах. То же самое относится к велосипедистам и мотоциклистам. Они пройдут к кабине паспортного контроля и предъявят свои документы или пограничники на контрольных полосах могут произвести проверку их документов, используя портативные считыватели паспортов.

Легковые автомобили будут проверяться следующим образом:

- ✦ Легковые автомобили будут проходить радиационный контроль;
- ✦ По мере приближения к кабине паспортного контроля, камера АРНЗ считывает номерной знак и всю соответствующую информацию и передает эти данные сотрудникам пограничной службы обеих стран одновременно;
- ✦ По мере приближения к кабине паспортного контроля, окном к окну, водитель передает свой паспорт, а также паспорта возможных пассажиров пограничнику страны выезда;
- ✦ В случае с японскими, с праворульными авто, водитель может передать паспорт пограничнику, работающему на контрольной полосе, которые может проверить документы портативным, мобильным считывателем паспорта;
- ✦ Пока пограничник (страны выезда) в кабине паспортного контроля проверяет паспорт или паспорта, его коллеги будут проводить досмотр багажники и внутри салона транспортного средства;
- ✦ После завершения проверки документов пограничником страны выезда, он / она передает паспорт или ID карту пограничнику страны въезда;
- ✦ Будут сделаны фото водителя и всех пассажиров, а изображения будут переданы в базу данных двух стран одновременно;
- ✦ В ходе ввода данных, водитель и пассажир будут оставаться внутри авто все время, за исключением времени необходимого для снимка, если только этот процесс не будет организован иначе;
- ✦ После завершения ввода информации и проверки, пограничник страны въезда откроет шлагбаум;
- ✦ Легковой автомобиль пересечет первую линию контроля, и далее не будет подвергаться дополнительным проверкам: никакие шлагбаумы на блокпостах не должны задерживать движения транспорта;
- ✦ Для легкового транспорта: 1) для которых необходимо оформлять пакет документов (напр. временно ввозимые легковые авто из России или других стран), а также для 2) тех авто, которые подлежат дополнительному досмотру и другие иные авто, для которые невозможно сразу разрешить въезд, имеется специальная зона, где они должны парковаться под углом в 45 градусов лицом в сторону направления движения, и в этой зоне они будут проходить досмотр и завершится процедура проверки.

Автобусы подлежат проверке следующим образом:

- ✦ Прохождение радиационного контроля;
- ✦ Камеры АРНЗ будут фиксировать номерной знак автобуса, и передавать информацию в базу данных пограничных служб двух стран;

- ✦ Автобус въедет в зону **дополнительного контроля и прохождения автобусных и специальных процедур**. Пограничники двух стран пройдут в салон автобуса с портативными паспортными считывателями и проверят документы пассажиров;
- ✦ В то же время, их багаж будет осмотрен служебными собаками и просканирован рентгеном – мобильными и стационарными. При необходимости, отдельные багажи могут отбираться и дополнительно проверяться;
- ✦ Пассажиры автобусов и водитель будут оставаться в салоне автобуса в ходе всех пограничных процедур. Единственное исключение, их могут попросить выйти из автобуса для проверки;

После завершения процедуры, автобус должен быть выпущен незамедлительно.

Две дополнительные процедуры могут быть рассмотрены для внедрения:

1) Список пассажиров направляется заблаговременно Пограничной службе двух стран через электронную почту или факсом.

2) Автобус, следующий маршрутом из г.Бишкек в г.Алматы может быть **предварительно проверен** и Бишкеке и / или на пути следования на КПП (Ак-Тилек или Ак-Жол) пограничниками двух стран. В случае прохождения проверки в Бишкеке, данная информация направляется на КПП пограничниками. По прибытии, камеры АРНЗ считывает госномер и автобусу будет разрешено следовать далее без дополнительной проверки. Автобусу будет запрещено совершать остановку где-либо (по крайней мере на территории страны выезда), что можно проконтролировать видео камерами в автобусе, как внутренних и внешних, и возможно, путем использования прибора GPS, которым можно отследить скорость и месторасположение.

Также возможно, чтобы казахские и кыргызские пограничники сядут в автобус и прямо там проведут проверку, пока автобус не пересечет границу.

Грузовые автомобили подлежат проверке следующим образом:

- ✦ Прохождение радиационного контроля;
- ✦ Камера АРНЗ считывает номерной знак и всю соответствующую информацию и передает эту данные сотрудникам пограничной службы.
- ✦ Проверка паспортов будет осуществляться так же, как в случае с легковыми автомобилями. Кабина паспортного контроля должна быть на том же уровне, что и кабина грузовика, и с левой стороны.
- ✦ Проверка каких-либо других документов осуществляться не будет, поскольку КПП находится в пределах Евразийского таможенного союза, а не на внешней границе.
- ✦ Кыргызстану необходимо отменить сложную процедуру обложения НДС и косвенными налогами при въезде на этом КПП. Пока что данная процедура будет

отменена в дополнительной зоне/зоне въезда автобусов. Однако грузовым автомобилям необходимо будет проехать туда и освободить контрольную полосу.

Что касается других категорий транспортных средств, процедуры, предусматривающие заблаговременное прохождение таможенных формальностей и представление информации даже еще в большей степени применимы к грузовым автомобилям. Поскольку единое окно Евразийского экономического союза (ЕАЭС) станет обязательным и начнет работать с 1 января 2019 года, грузовым автомобилям будет легче всего проходить таможенную очистку по сравнению с другими транспортными средствами.

Передвижение **цементовозов**, направляющихся с сырьем из Казахстана на цементный завод в Канте, уже отрегулировано. Предлагаемые улучшения позволят упростить и сократить их маршрут на территории Кыргызстана, а въезжающие и выезжающие грузовые автомобили не будут больше смешиваться и пересекаться со встречным движением; теперь они будут двигаться просто по прямой. Возможно, для этого потребуется снести здание, расположенное в крайней левой части КПП в северном направлении (от Казахстана); или просто использовать имеющуюся полосу въезда.

Кроме того, грунтовые дороги будут заасфальтированы и над ними построят навес, чтобы мокрые грузовые автомобили не заезжали ежечасно и не заливали водой КПП.

Сейчас, чтобы получить печать, водители цементовозов на кыргызской стороне пересекают все три полосы, а затем бегут назад. Больше такого не будет, поскольку все процедуры будут осуществляться на одной полосе движения, которая будет автоматизирована и оснащена камерой АРНЗ, подключенной к компьютеру и отслеживающей движение в обоих направлениях.

Однако теперь полосы, идущие в разном направлении, будут разделены. То же самое должно быть сделано и на казахской стороне.

Поэтому цементовозы будут проходить два этапа:

- ✚ Проверка на предмет радиационного облучения
- ✚ Считывание камерой АРНЗ, регистрацию и паспортный контроль.

3.3 Рекомендации с учетом существующих отдельных зданий КПП

Создание и функционирование совместного КПП – это очень значительный шаг вперед, требующий полного доверия и гармонии между двумя соседними странами. Кроме того, большую пользу принесет сокращение количества пограничных органов до одного с каждой стороны или до как можно меньшего числа. Помимо этого, странам необходимо согласовать местонахождение и формат совместного КПП, а также операционные и

правовые положения. Для этого потребуется время и, возможно, помощь внешних экспертов. По этим причинам действующих совместных КПП по всему миру не так много.

У Кыргызстана и Казахстана есть все предпосылки для создания совместных КПП; это вопрос лишь доверия и политической воли. Однако, если эти меры будут отложены, улучшений можно добиться, даже в случае дальнейшего функционирования двух отдельных объектов.

Эти рекомендации обобщены и вкратце изложены в приведенном далее разделе.

Рекомендация 2: Демонтировать оба шлагбаума на въезде и выезде, а также все препятствия для передвижения в зоне распределения

КПП должен работать как можно более эффективно в режиме непрерывного потока, а не искусственно создаваемого режима проверки и пропуска по несколько транспортных средств. У транспортных средств должна быть возможность подъехать к кабинам паспортного контроля прямым и кратчайшим путем. После завершения проверки, они должны быть немедленно пропущены и покинуть КПП.

Рекомендация 3: Внедрить подлинную систему управления рисками вместо 100% проверки всех и каждого транспортного средства

В последний раз этот консультант наблюдал аналогичную процедуру проверки транспортных средств в Петрзалке, Чехословакия в 1982 году (ныне Словацкая Республика). Пограничники Кыргызстана, но еще больше пограничники Казахстана, проверяют каждое транспортное средство, салон автомобиля, бардачок, заглядывают в капот и багажник, под транспортное средство и в труднодоступные места, используя зеркала. Естественно, это отнимает много времени. Управление рисками означает целенаправленную проверку транспортных средств с высоким уровнем риска, а транспортные средства с низким уровнем риска не требуют такой детальной и продолжительной проверки.

Рекомендация 4: Полная физическая проверка параллельно с проверкой паспортов

В случае необходимости присутствия водителя, его/ее нахождение за рулем позволит осуществить две проверки одновременно.

Рекомендация 5: Пассажиры легкового автомобиля должны оставаться в машине и пройдут проверку вместе с водителем.

Рекомендация 6: Установка камер и систем АРНЗ для каждой полосы.

Это необходимо для повышения точности и скорости проверки данных транспортного средства.

Рекомендация 7: Проводить проверку пассажиров автобусов в салоне автобуса с помощью мобильных считывателей паспортов

Мобильные считыватели паспортов можно приобрести за 300 - 800 долларов США за единицу; более продвинутые модели могут стоить дороже, но имеют функцию считывания отпечатков пальцев.

Рекомендация 8: Пограничники с мобильными считывателями паспортов должны проверять водителей и пассажиров подальше от кабин паспортного контроля, а затем подать сигнал своим коллегам, чтобы они пропустили уже проверенные транспортные средства.

Рекомендация 9: Необходимо отменить фотографирование на автодорожных КПП или, по крайней мере, фотографирование выезжающих пассажиров.

Рекомендация 10: Для грузовых автомобилей и других высоких транспортных средств установить кабины паспортного контроля на том же уровне, что и кабина водителя.

В этом случае водителю не нужно будет вылезать из грузового автомобиля, так как он сможет пройти проверку и обработку документов прямо за рулем.

Рекомендация 11: После завершения проверки ответственный сотрудник сам поднимет шлагбаум и выпустит транспортное средство.

В результате все контрольно-пропускные пункты со шлагбаумами на выезде, а также талоны и печати станут излишними.

Рекомендация 12: Все проверки будут проводиться во время нахождения транспортного средства в контрольной полосе, затем транспортное средство выпускается и поднимается шлагбаум. В случае невозможности завершить проверку в течение очень короткого времени, транспортное средство направляется в дополнительную зону/ автобусную зону, где транспортное средство: 1) пройдет дополнительную проверку и/или 2) будут проведены специальные процедуры. Контрольная полоса должна всегда оставаться свободной для передвижения.

Рекомендация 13: Отрегулировать и опубликовать максимальное время, выделяемое на проверку легковых автомобилей, автобусов и грузовых автомобилей.

Рекомендация 14: Организовать ознакомительные поездки для пограничников из Кыргызстана и Казахстана для посещения КПП с передовым опытом обработки документов, в том числе совместных КПП.

II. КОНТРОЛЬНО-ПРОПУСКНОЙ ПУНКТ АК-ЖОЛ – КОРДАЙ АВТОДОРОЖНЫЙ

1. Топография и пространственные характеристики

1.1. Описание и масштабы

Ак-Жол – это кыргызская часть КПП Ак-Жол – Кордай Автодорожный, расположенная примерно в 20 км от Бишкека и в 200 км от Алматы. Он построен на мосту, который проходит через реку Чу, и является одним из наиболее оживленных автодорожных КПП, из-за близости к столице, рынку Дордой и расположения на трассе, ведущей в Алматы.

Местность, в основном, равнинная, открытая, не лесистая и с отличной видимостью во всех направлениях. Подъездные дороги с обеих сторон имеют две проезжие части и находятся в достаточно хорошем состоянии. Дорога пролегает с юго-запада (Кыргызстан) на северо-восток (Казахстан) и слегка изогнута вправо по мере приближения к мосту.

На кыргызской стороне, если смотреть в северном направлении (направление А – из Кыргызстана в Казахстан), возможное расширение ограничивают следующие факторы: 1) в западной части (крайняя левая сторона) есть здания и парковка, расположенные на пониженной местности, что может считаться относительным препятствием, поскольку местность можно очистить без каких-либо огромных затрат средств и времени; 2) на противоположной стороне находятся офисные здания пограничной службы и заброшенное здание – в прошлом магазин беспошлинной торговли почти у моста. Однако здесь можно получить 10 и даже больше метров, если снести ограду, отделяющую операционную/контрольно-пропускную (выездную) зону от офисного здания; 3) в южном направлении контрольно-пропускная зона может быть перемещена, тем самым, можно получить максимальное пространство для увеличения/расширения с обеих сторон. На восточной стороне есть оросительный канал, который ограничивает расширение в этом направлении примерно до 80 метров. На другой стороне можно расширить зону еще больше.

Кроме того, КПП Ак-Жол Автодорожный имеет форму острова, и если его снести, можно получить дополнительно 17 метров для строительства нового КПП даже на этом же самом месте.

Из этого следует, что, сместив основное здание КПП на 100-150 метров в южном направлении, можно получить оптимальные пространственные условия и построить здесь совместный КПП с единым окном.

Согласно данным спутниковой карты, существующий мост 70 метров в длину и 38,4 метра в ширину. Ширина моста позволяет создать 8,53 дорожек по 4,5 метра шириной каждая. Этого достаточно для удовлетворения текущих потребностей, а также потребностей в обозримом будущем.

Если смотреть в направлении выезда из Кыргызстана в Казахстан, дорога слегка изогнута вправо, а после поста ГАИ дорога разделена крепкими бетонными блоками на два направления, за исключением одного участка дороги, где транспортные средства могут сделать разворот и поехать в обратном направлении. На этом участке поместится две параллельные полосы движения транспортных средств, а его длина составляет не менее 120 метров; в часы пик, которые нам не удалось наблюдать из-за слабого потока транспорта во время полевых визитов, очередь может быть в два раза длиннее или даже больше. Очередь останавливается на первом блокпосте – шлагбауме, которым управляет пограничник, пропуская по 3-4 автомобиля на контрольно-пропускной пункт, о чем ему сообщают по радиации его коллеги (хотя и без того хорошо видно, есть ли свободные места на КПП).

Далее в направлении движения идет незанятый, асфальтированный участок, отделенный оградой (с подвижной последней секцией) длиной 100 метров.

Основная контрольно-пропускная зона слева (с запада) направо (на восток) состоит из двух полос для въезда, административного здания в середине и двух полос движения для выезда. Справа от полосы выезда есть заасфальтированная дорожка для пешеходов, используемая только в часы пик. Правый край огорожен, а за оградой находятся административные здания пограничной службы с дополнительной парковкой.

В зоне выезда две контрольные полосы по 5 метров каждая; между полосами движения установлен **забор высотой 1 метр**, оставшийся от таможи, но теперь бесполезный, однако он не дает автомобилям, уже прошедшим таможенное оформление, объехать впередистоящих, которые еще не прошли очистку. Напротив, на полосе въезда есть один неиспользуемый (и неработающий) шлагбаум, который представляет собой незначительное препятствие, но его нужно также устранить.

Параметры контрольно-пропускной зоны – как на въезде, так и на выезде: **10 метров в ширину и 40 метров в длину**.

Центральное административное здание используется для проверки документов пешеходов, передвигающихся в обоих направлениях; однако из-за того, что это здание

находится в центре пешеходам приходится пересекать полосы движения транспортных средств в четырех местах - по два в каждом направлении.

Этого можно избежать, скорректировав поток пешеходов по двум прямым линиям, используя коридоры в крайней левой (при въезде) и правой частях (при выезде) контрольно-пропускной зоны.

Рекомендации 1 и 2 далее отражают, каким будет новый КПП.

1.2. Возможные улучшения и расширение

Даже первые две рекомендации приведут к существенным улучшениям:

- ✚ Удаление вертикальных или перпендикулярных препятствий по направлению движения, в частности, шлагбаумов
- ✚ Перепроектирование центрального административного здания и создание дополнительных контрольных полос - 4 контрольных полос в каждом направлении, а также пешеходных дорожек на любой из крайних сторон контрольной зоны позволят увеличить пропускную способность КПП
- ✚ Установка камер и систем АРНЗ позволит повысить скорость, качество и точность проверки и пропуска транспортных средств.
- ✚ Пешеходов можно проверять и пропускать с помощью электронных турникетов и/или сочетания традиционной проверки и электронных турникетов. По случаю Дня независимости Кыргызстана один из высокопоставленных чиновников пограничной службы Кыргызстана в своем интервью газете «Вечерний Бишкек» рассказал о планах внедрения электронных турникетов на автодорожных КПП. Эту инициативу можно только приветствовать и поддержать.
- ✚ При линейном расположении КПП будут установлены кабины паспортного контроля с окошками с обеих сторон по диагонали, чтобы можно было **изменить направление** в случае необходимости, то есть переключиться на другие полосы с учетом изменения движущегося потока и по-прежнему работать на полную мощность.

Однако наиболее существенные результаты и улучшения можно ожидать в случае изменения операционной деятельности, в частности:

- ✚ Организации совместного автодорожного КПП на базе «единого окна» по обе стороны границы.
- ✚ Внедрения мобильных считывателей паспортов и изменения методологии работы с автобусами и легковыми автомобилями. Теперь пассажиров автобусов будут

проверять прямо в салоне автобусов. А пассажиров в салоне легковых автомобилей будет проверять пограничник в кабине паспортного контроля, либо другой пограничник с мобильным считывателем паспортов, который будет работать на контрольной полосе и также проверять багажник и салон автомобиля.

- ✦ Непрерывный поток вместо того, чтобы запускать для проверки несколько транспортных средств, позволит транспортным средствам подъезжать к контрольной линии прямым и кратчайшим путем, проходить проверку и немедленно покинуть контрольно-пропускную зону.
- ✦ Дополнительная/автобусная зона будет находиться непосредственно справа от основного направления движения. Все сложные и длительные процедуры будут проводиться в дополнительной/автобусной зоне. Автобусы в зависимости от габаритов и количества пассажиров могут проверяться, находясь на контрольной полосе, если сотрудник пограничной службы сочтет, что это займет мало времени (если автобус пустой, в нем мало пассажиров, а также при отсутствии других ожидающих автобусов и грузовиков); в противном случае автобус будет отправлен в дополнительную/автобусную зону.
- ✦ Единственным шлагбаумом будет управлять пограничник в кабине паспортного контроля, который будет поднимать шлагбаум после завершения проверки.

Увеличение/расширение зоны КПП возможно за счет сноса центрального административного здания. Кроме того, желательно переместить линию контроля на 100 метров от текущего места, где больше места.

2. Текущие операции по контролю за въездом и выездом

2.1. Описание движения транспорта

Движение на КПП Ак-Жол автодорожный состоит из автомобилей (в основном), автобусов и грузового транспорта. Имеются в действительности также пешеходы (без транспортных средств) и люди, которые предоставляют свои услуги по перевозке небольших по объему грузов только через КПП, используя ручные тачки. КПП Ак-Жол автодорожный находится на главной дороге Бишкек – Алматы, где наблюдается более интенсивное движение автотранспорта, чем на участке, где находится КПП Ак-Тилек автодорожный. Еще одной особенностью КПП Ак-Жол является то, что он расположен в непосредственной близости к рынку Дордой в Бишкеке в районе, заселенном с обеих сторон границы. На казахской стороне, после пересечения границы, дорога входит в Кордай, который является средним по численности населения населенным пунктом. Все эти факторы служат причиной высокой доли местных пограничных переходов, достигающей по оценке почти 70%. Команда АБР ЭКАБ во время полевых посещений засвидетельствовала тот факт, что

многие водители очень хорошо знали пограничных офицеров, обмениваясь с ними дружественными объятиями, создавая теплую общую атмосферу. Все это служит хорошим показателем для будущего данного КПП.

Из общего количества многочисленных пешеходов невозможно было определить, сколько было пассажиров, которым было предложено покинуть транспортные средства и сколько пешеходов, пересекающих границу исключительно пешком. В любом случае, количество было впечатляющим из-за пригородного местоположения КПП Ак-Жол и близости к населенным пунктам, и такая особенность, несомненно, должна учитываться в будущем (в отличие от КПП Ак-Тилек).

С другой стороны, было замечено больше автобусов, включая микроавтобусы Бишкек-Алматы, а также автобусы, совершающие регулярные рейсы по направлению Бишкек-Красноярск, Россия. Сотрудники пограничной службы Кыргызстана справедливо отдавали приоритет автобусам, выполняющим регулярные рейсы.

Информация о прогнозах будущего движения автотранспорта не была предоставлена, однако, очевидно, что перспективы роста положительные.

Консультанты АБР ЭКАБ решили посетить КПП Ак-Жол автодорожный в воскресенье, когда, согласно предположениям, движение автотранспорта должно было быть интенсивным, однако в течение всего времени пребывания на участке оно было умеренным и даже временами ниже умеренного. Тем не менее, в понедельник 27-го числа во второй половине дня движение на выезде из Кыргызстана в Казахстан было заблокировано, а время ожидания до первого шлагбаума контрольно-пропускного пункта, согласно точным измерениям, составило 48 минут (31 автомобиль ожидали в очереди, семь раз 3-4 автомобилям было разрешено прохождение контроля). Более того, неизвестный, по-видимому кыргызский гражданин, предложил водителю консультантов АБР «миновать очередь» за 2.000 кыргызских сомов (вероятно, на человека).

Это еще одно доказательство того, что данный Контрольно-пропускной пункт искусственно создает растущие очереди и, не внося свой вклад ни в эффективность, ни в безопасность, дает возможность для реализации коррумпированных схем.

Статистика движения автотранспорта, предоставленная пограничными службами Кыргызстана и Казахстана, имела существенные расхождения. В целях соблюдения установленного выше правила из двух чисел использовалось большее, и таким образом была получена нижеследующая диаграмма, в которой содержатся ответы на вопрос 5; только за 2017 год:

Из Кыргызстана в Казахстан, направление А, 2017, ВЫЕЗД (выделено большее число):

Категория	Статистика Кыргызстана	Статистика Казахстана
Автомобили	212.533	251.080
Грузовые автомобили (все типы)	41.745	14.264
Автобусы	9.310	4.605
ВСЕГО (выделенное количество):	302.135	

Из Казахстана в Кыргызстан, направление В, ВЪЕЗД - 2017 (выделено большее число):

Категория	Статистика Кыргызстана	Статистика Казахстана
Автомобили	103.669	253.569
Грузовые автомобили (все типы)	20.379	14.694
Автобусы	3.908	5.181
ВСЕГО (выделенное число):	279.129	

Здесь нет необходимости в выполнении анализа расхождений; данные считаются достаточно полными и точными для целей настоящего отчета. Также важно отметить, что различие между автомобилями и автобусами было четко определено и что оно не оставляет шанса для допуска такого рода ошибки. Разнообразие транспортных средств, используемых для грузового транспорта, вполне вероятно, может привести к расхождениям в категории грузовых автомобилей.

Также ясно, что касательно интенсивности движения автотранспорта существует дисбаланс между направлениями, когда направление А (северное, из Кыргызстана в Казахстан) используется постоянно и чаще, чем другое направление. Однако такой дисбаланс может быть устранен путем изменения управления, то есть путем переключения одной въездной полосы на выездную полосу, что возможно в соответствии с прямолинейной конфигурацией, показанной ниже.

В приведенном ниже анализе процедуры при въезде и процедуры при выезде весьма схожи и занимают примерно одинаковое время.

Годовая пропускная мощность для автомобилей составляет **678 автомобилей в сутки при выезде** (28,6 в час) и 695 автомобилей в сутки при въезде (28,9 в час). В среднем процедура, необходимая для обработки, занимает **2.09 минут** на каждый автомобиль, что является предельным показателем существующей мощности.

Кроме того, пограничная служба Кыргызстана должна обработать:

- ✦ 25,5 выезжающих автобусов (почти 1 час на каждый автобус) и 14 въезжающих автобусов ежедневно (по 1,71 часа). Очевидно, автобусы не являются серьезной проблемой, но в совокупности с другими категориями автотранспортных средств они служат дополнительным фактором;
- ✦ 114 выезжающих грузовых автомобилей ежедневно (4,76 в час или 12,60 минут на один грузовой автомобиль), плюс 55,8 въезжающих грузовых автомобилей ежедневно, что эквивалентно 2,3 грузовых автомобилей в час. Соответственно, на обработку одного грузового автомобиля в среднем требуется 26 минут.

Из вышесказанного следует, что текущий поток автотранспорта может быть обработан и обрабатывается фактически своевременно, однако любое его увеличение в ближайшем будущем будет создавать нагрузку на мощность.

Согласно предоставленной информации, **сезонность** включает пики в июле и августе из-за летнего туристического сезона на озере Иссык-Куль. Воскресные дни, как сообщалось, были самыми загруженными днями недель из-за рынка Дордой.

Ни один из указанных фактов не нашел своего подтверждения во время полевых визитов и наблюдений, которые были преднамеренно предприняты в воскресенье в августе. Максимальная нагрузка и очереди наблюдались в понедельник днем на выезде из Кыргызстана, предположительно, из-за перегруженности в Кордае (Казахстан).

Количество пешеходов, согласно статистике, составляет миллионы, и они здесь тоже учтены. В то же время следует отметить тот факт, что они обрабатываются в управляемой среде, аналогичной аэропортам и не будут представлять проблему, связанную с пропускной способностью. Время обработки одного пешехода на КПП измеряется в секундах. Этот показатель используется для определения верхнего предела в миллионах (один год насчитывает **31 536 000** секунд, а мощность одной контрольной кабины может быть рассчитана путем деления указанного числа на среднее время обработки одного пешехода).

Здесь можно ожидать такую ситуацию: когда остается обработать только реальных пешеходов, не считая пассажиров автомобилей и автобусов, то некоторые из сотрудников пограничной службы, которые занимались на тот момент обработкой пешеходов, могут быть перемещены в кабины для обработки автомобилей и автобусов / грузового транспорта.

Отвечая еще на один ключевой вопрос о времени обработки (вопрос 14), пограничники Кыргызстана писали, что для обработки одного как выходящего, так и входящего пешехода максимальное время обработки составляло от 1,5 до 3 минут, тогда как максимальное время ожидания составляло от 10 до 15 минут для выходящего, и 10 минут для входящего.

Полевые измерения подтвердили качество и скорость обработки¹; однако, время ожидания указанное в Анкете, возможно, относится к ожиданию только в контрольной зоне, но не перед Контрольно-пропускным пунктом, которое составляет гораздо дольше.

Поэтому проблема заключается не столько в продолжительности выполнения процедуры проверки, хотя, и ее можно, и нужно улучшить, но в том, чтобы добраться до этой самой контрольной кабины.

2.2 Процедура въезда

Въезжающим из Казахстана транспортным средствам требуется 31 секунда, чтобы прибыть в контрольную зону. Сортировочная площадка составляет 50 метров в длину и 17 метров в ширину, а затем сужается до 10 метров.

Имеются две контрольные полосы шириной 5 метров каждая.

Кыргызская въездная зона располагает двумя имеющимися контрольными кабинами, а еще одна используется Ветеринарным агентством (предполагается, что Ветеринарная служба будет упразднена на КПП, и эта третья контрольная кабина будет передана пограничникам).

Автомобили останавливаются перед контрольными кабинами или по указанию пограничного офицера, работающего снаружи на контрольных полосах. Затем водители входят в контрольную кабину с документами, удостоверяющими личность (паспорт или удостоверение личности), и регистрационными документами на автомобиль. Они становятся в очередь и, когда подходит их черед, представляют документы пограничнику внутри кабины. По завершении обработки пограничный сотрудник возвращает документы водителю.

Следующий шаг – это фотографирование согласно 100% (абсолютному) требованию.

Когда фотография будет сделана, водитель вернется к своей машине, а другой пограничный сотрудник будет ждать его прибытия, чтобы завершить физическую проверку. Эта операция обязательна к выполнению в указанном порядке для всех автомобилей без исключения. Данная процедура противоречит принципам и практике управления рисками, принятыми во всех странах ОЭСР. Хотя физическая проверка здесь не столь детальная и продолжительная, как на казахской стороне, все же на нее уходит время.

¹ См. Диаграмму измерений в главе «Ак-Тилек», стр. 11.

С этого момента водитель свободен. Он может перестать пропускать пешеходов, когда они пересекают его путь, или же он может также забрать своего пассажира (ов).

Его последняя остановка будет у шлагбаума КПП. Таким образом завершается обработка при въезде.

Правило о том, что пассажиры должны покинуть автомобиль, соблюдается одинаково всеми, однако были замечены, как минимум, два исключения: одна пара (мужчина и женщина) и одна мать с маленьким ребенком оставались в салонах автомобилей.

Существующие контрольные кабины слишком высоки для стандартов американской / европейской обработки. Кроме того, две контрольные кабины находятся на неправильной стороне - с правой стороны, в направлении движения, что не дает возможность водителям предоставлять свои документы через окно автомобиля.

Для того, чтобы узнать продолжительность данного процесса по времени с момента прибытия транспортного средства до момента открытия шлагбаума и разрешения на выезд автомобиля были выполнены фактические замеры на указанном отрезке пути с помощью секундомера. Результаты показаны на диаграмме ниже на 16:25 после полудня в понедельник 27 августа 2018 года, а затем также во вторник утром:

Описание транспортного средства	Измеренное время (минуты / секунды)
Белый фургон с бишкекскими номерами	3:52
Кыргызский SUV с желтыми служебными номерами	2:26
Автомобиль Тойота с казахскими номерами	3:20
Казахский пустой грузовик, MAN	1:66
Вторник 28 августа в 10:10 утра	
Казахский Фольксваген с номерным знаком 08	1:50
Сильно загруженный кыргызский Хонда фургон	4:04
Казахский белый Мерседес-Бенс фургон с номерным знаком 08	3:00
Два казахских небольших грузовика Мерседес-Бенс, возвращенные из Казахстана из-за отсутствия документов	4:53

Также были сделаны множество других замеров, которые только подтвердили нижеследующие выводы:

- ✦ Документальный контроль, который является самым важным элементом, занимает наименьшее время.
- ✦ Большая часть времени уходит на маневрирование, хождение туда и обратно, физический осмотр и шлагбаумы. Все это можно и нужно устранить посредством введения контроля на полосе.

2.3 Процедура выезда

Контроль на выезде аналогичен контролю на въезде, за исключением того, что основная потеря времени происходит перед контрольной зоной, а точнее, у контрольного пункта/шлагбаума.

Как описано ранее, 48 минут были одним случаем фактически замеренного времени в течение одного послеполуденного периода дня, т.е. либо этот показатель может быть типичным, либо он может быть более длительным.

Контрольная зона при выезде состоит из двух контрольных полос, к сожалению, разделенных ограждением, которое осталось с тех времен, когда оно эксплуатировалось таможней. В настоящее время пограничники используют его для отдыха.

Замеры при выезде, сделанные в воскресенье 26-го 2018 года в утренние часы, можно увидеть в таблице ниже:

Описание транспортного средства	Измеренное время (минуты / секунды)
Белый кыргызский фургон	1:55
Казахский Мерседес-Бенс, ошибка водителя	3:41
Пустой грузовик	2:53
Черный автомобиль VW с кыргызскими номерами	2:56
Белый фургон с кыргызскими номерами	1:23 (только на контроль)
Автобус с бишкекскими номерами	0:45 (только на контроль)

Они почти идентичны с результатами, полученными при выполнении контрольных процедур при въезде. Фактически, этапы те же, что описаны в разделе о контроле при въезде.

После этого контроля автомобили выпускаются, а затем они, не останавливаясь ни на одном из кыргызских шлагбаумов, следуют на первый казахский контрольно-пропускной пункт/ шлагбаум.

3. Рекомендации.

3.1 Введение: принципы «единого окна».

Для КПП «Ак-Жол-Кордай» автодорожный предлагаются две конфигурации: обе могут применяться в качестве «единого окна» или в виде существующих в настоящее время отдельных объектов КПП.

Различия между совмещенным КПП и существующим КПП с отдельными, с точки зрения инфраструктуры, объектами не очень существенны.

Основное различие будет заключаться в размере контрольной кабины, в которой придется разместить двух пограничных офицеров, сидящих рядом друг с другом, перед относительно большим окном обслуживания. Проверяемый автомобиль будет припаркован перед шлагбаумом справа от контрольной кабины.

Первым, кто будет действовать, станет офицер пограничной службы страны выезда. Он возьмет паспорт или удостоверение личности водителя и пассажиров и проведет их через аппарат Регулы. Полученные от этой операции сведения могут быть отправлены одновременно на компьютеры обоих пограничных офицеров. Когда пограничный офицер страны выезда завершит свою проверку, он / она отметит документ и передаст его офицеру пограничной службы страны въезда.

Одновременно камера ALPR отправит видео опять же обоим пограничникам сразу.

Процедура фотографирования, если она не может быть полностью отменена или существенно ограничена, может потребовать, чтобы водитель вышел из машины, а затем вернулся в машину.

Также возможны кабины двойного контроля: две пары офицеров сидят в диагонально противоположных местах и одновременно обрабатывают автомобили с двух противоположных направлений.

Неправильные представления о совместных КПП

Поскольку понятия о совместных КПП абсолютно неизвестны в регионе, то возникают возражения, свидетельствующие о том, что концепция неправильно понята.

Во-первых, пограничники будут продолжать действовать в соответствии с тем же сводом законов и правил, которые применяются в настоящее время. Разумеется, некоторые законы и правила должны быть изменены, чтобы обеспечить реализацию этой концепции, однако основные законы и правила для проверки пассажиров изменены НЕ будут.

Во-вторых, пограничники будут продолжать использовать то же самое оборудование и те же самые базы данных так же, как и в настоящее время. Данные не будут использоваться совместно, если это не будет заранее согласовано.

Решения обоих пограничных офицеров останутся независимыми и не будут мешать друг другу. Должен быть разработан хороший комплексный Протокол о взаимопонимании / двустороннем сотрудничестве, чтобы регулировать все оперативные детали.

3.2. Рекомендации

Рекомендация 1: Ликвидировать все препятствия на пути свободного перемещения транспортных средств

В данную категорию входят, в частности: ограждения и бетонные блоки, все шлагбаумы (в том числе неиспользуемые), неиспользуемое здание для беспошлинного ввоза товаров, неиспользуемое небольшое ограждение между полосами в выездной контрольной зоне и неиспользуемые шлагбаумы, которые теперь уже находятся примерно в середине въездной контрольной зоны. Также необходимо снести центральное административное здание и использовать пространство для дополнительных контрольных полос и контрольных кабин. По завершению этих мероприятий, сортировочная зона должна стать абсолютно свободной и ровной и должна быть отмечена только полосами на асфальте, аналогичными приведенной ниже полосе Гшехотки-роуд (Польша-Россия)



Рекомендация 2: Переконфигурировать потоки движения автотранспорта в четыре параллельных линейных потока и удвоить контрольные полосы до 4 в каждом направлении, как показано ниже.

Рекомендуются два типа конфигураций:

- 1) Прямолинейная (контрольные кабины в одной или нескольких прямых линиях)*
- 2) Падающий лист (45 градусов относительно направления движения).*

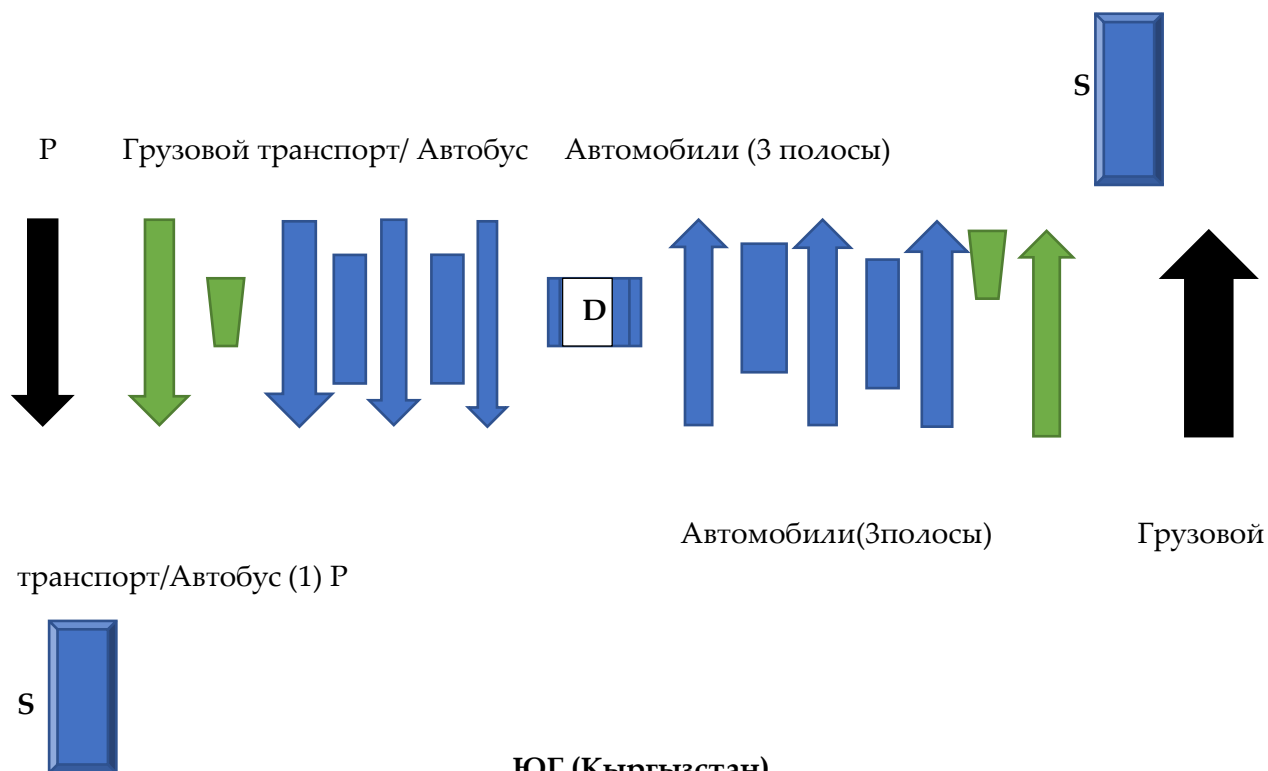
1. Прямолинейная конфигурация

R=Пешеходы С=Автомобили В=Автобусы Т=Грузовой транспорт

СЕВЕР (Казахстан)

Въезд (4 полосы + пешеходы)

Выезд (4 полосы + пешеходы)



ЮГ (Кыргызстан)

Пояснения:

1. Черные стрелки отмечают пешеходные потоки. Пешеходы будут предпочтительно проверяться автоматическими электронными воротами или комбинацией существующих контрольных кабин и электронных ворот.
2. Зеленые стрелки показывают поток автобусов и грузового транспорта; слева - зеленый ромбoid, обозначающий высокую контрольную кабину.
3. Два синих скошенных прямоугольника с маркировкой S обозначают зону вторичной проверки / автобусная зона. В указанной зоне также будут расположены офисы и туалеты.
4. Четыре узких синих прямоугольника предназначены для контрольных кабин для автомобилей с сервисным окном на уровне окна автомобиля, что позволяет осуществить процедуру контроля с водителем внутри автомобиля.
5. (Не отмечено) на каждой контрольной полосе имеется по 8 камер ALRP. Они автоматически передают информацию о номерных знаках и другие данные офицеру пограничной службы, который находится внутри контрольной кабины.

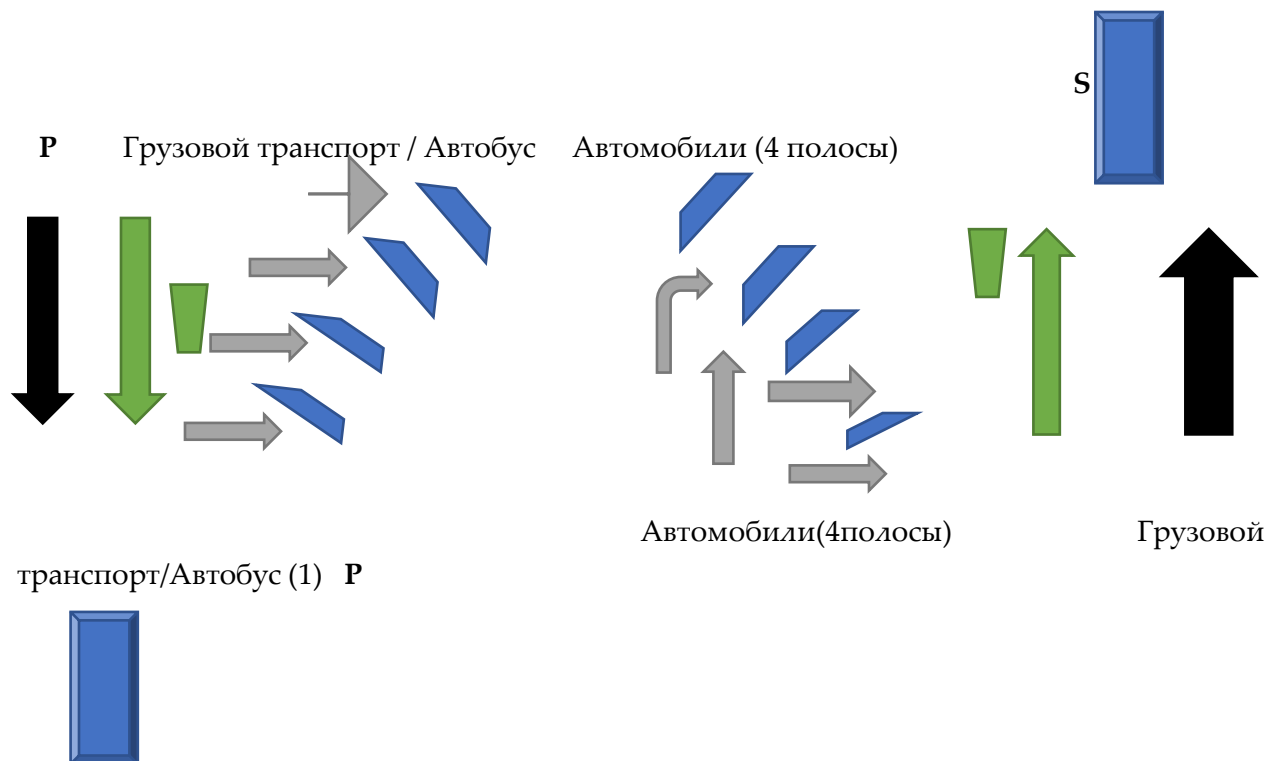
6. Средняя и большая контрольная кабина отмечены маркировкой D (двойная), поскольку они контролируют автомобили в обоих направлениях: въезжающие и выезжающие.

7. Свет для ночных операций, обеспечивающийся верхним козловым порталом высотой 4,5 метра со светофорами красный / зеленый, плюс электронные знаки / сообщения с обоих направлений.

2. Конфигурация падающего листа

Въезд (4 полосы + пешеходы)

Выезд (4 полосы + пешеходы)



Пояснения:

1. См. прямолинейную конфигурацию выше. Разница заключается в обработке автомобилей, все остальное остается неизменным (пешеходы, автобусы, грузовой транспорт, вторичная зона, система АРНЗ)

2. Автомобили, въезжающие в контрольную зону, будут иметь 4 контрольные кабины на выбор, выбирая ближайший светофор с зеленым светом (или тот, который видит водитель). Контрольные кабины будут находиться под углом 45 градусов относительно оси движения, поэтому автомобиль сделает небольшой поворот вправо и войдет в контрольную полосу между двумя кабинами, чтобы его окно было ближе к окну контрольной кабины. Документарный контроль будет завершён передачей паспорта / удостоверения личности пограничнику. Пассажиры также передадут свои удостоверения личности через водителя или, в качестве альтернативы, передадут их другому пограничнику, который будет работать на этой контрольной полосе. Его основная обязанность заключается в том, чтобы проверить автомобиль изнутри и содержание багажника. Также у пограничника будет ручной переносной считыватель паспортов, чтобы на месте проверить паспорта и удостоверения личности. Камеры АРНЗ автоматически считывают номерные знаки и доставляют эту информацию на компьютер пограничного офицера, находящегося внутри контрольной кабины.

Такая конфигурация позволяет разместить больше контрольных кабин и контрольных полос, сохраняя при этом ширину контрольной зоны.

Нижеследующие рекомендации идентичны с рекомендациями из главы о КПП Ак-Тилек автодорожный:

Рекомендация 3: Внедрение и реализация подлинной системы управления рисками вместо 100% проверок всех и каждого автомобиля.

Кыргызские пограничники, но в большей степени казахские, проверяют каждый автомобиль: салон автомобиля, бардачок, под капотом, шины, под машиной и труднодоступные места с использованием зеркала. Это неизбежно требует времени. Управление рисками означает нацеленность на транспортные средства с высоким уровнем риска, тогда как другие не требуют таких детальных длительных проверок.

Рекомендация 4: Выполнение физической проверки автомобиля параллельно с проверкой паспорта.

Если необходимо присутствие водителя, то он / она остается за рулем, позволяя одновременно выполнить две проверки.

Рекомендация 5: Пассажиры автомобиля должны оставаться в машине и обрабатываться вместе с водителем.

Рекомендация 6: Установить камеры и системы ALPR (ANPR) для каждой полосы.

Такая мера предназначена для повышения точности и скорости проверки данных автомобиля.

Рекомендация 7: Выполнить автобусные пассажирские проверки в салоне автобуса, с помощью мобильных считывателей паспортов.

Мобильные считыватели паспортов можно приобрести по цене от \$ 300 до \$ 800 за единицу; более дорогие модели могут стоить дороже, но они включают также возможности считывания отпечатков пальцев.

Рекомендация 8: Сотрудники пограничной службы с мобильными считывателями паспортов должны проверять водителей и пассажиров на дистанции от контрольных кабин, а затем посылать сигналы коллегам на выпуск уже проверенных транспортных средств.

Рекомендация 9: Процедура фотографирования должна быть отменена на КПП автодорожном или, хотя бы, для выезжающих пассажиров.

Рекомендация 10: Для грузового транспорта и других высоких транспортных средств установить контрольные кабины, которые находятся на одном уровне с кабиной водителя.

Таким образом, водитель не должен будет покидать грузовой транспорт, но будет проверен и обработан находясь за рулем.

Рекомендация 11: Когда контроль будет завершен, ответственный сотрудник также откроет шлагбаум и пропустит автомобиль.

Такая мера делает ненужной любую контрольную точку выезда с шлагбаумом, а также процедуры контроля билетов и штампов.

Рекомендация 12: Все проверки выполняются и завершаются, пока транспортное средство находится в контрольной полосе, затем оно отпускается поднятием шлагбаума. Если такая процедура не может быть выполнена в течение очень короткого времени, то транспортное средство направляется во Вторичную / Автобусную зону, где оно будет либо: 1) дополнительно проверено, и / или 2) будут выполнены специальные процедуры. Контрольная полоса всегда остается свободной для движений.

Рекомендация 13: Регулировать и публиковать информацию о максимальном количестве времени для выполнения проверок автомобилей, автобусов и грузовиков.

Рекомендация 14: Организовать ознакомительные поездки для пограничников из Кыргызстана и Казахстана на КПП с передовыми технологическими возможностями, включая совместные КПП.

Такое мероприятие может быть очень полезным для избавления от любых сомнений относительно работы и эффективности совместного КПП, поскольку пока такая практика совместного КПП еще широко не распространена. Чтобы полевой визит не возымел обратный эффект, необходимо очень тщательно выбирать КПП для посещения.