



Проект ТРАСЕСА  
Законодательная и  
нормативная структура  
**Первоначальный**  
**доклад**  
8 Марта 1996 г.

---

# Scott Wilson Kirkpatrick

Scott Wilson Kirkpatrick & Co Ltd • Scott House • Basing View • Basingstoke • Hampshire • RG21 4JG • England  
Telephone (01256) 461161 • Int. Code 44 1256 • Fax (01256) 460582 • Telex 858805

Европейская комиссия  
Генеральный директор 1А  
Внешние отношения  
88 Rue d'Arlon  
В-1040 Брюссель  
Тасис 1 АС/4

RML/PJ

22 марта 1996 г.

Вниманию госп. Струбантса Д.

Уважаемый госп. Струбантс!

С удовольствием предоставляем Вам экземпляры Первоначального доклада по вышеуказанному проекту (5 подшитых и 1 неподшитый), а также 1 неподшитый экземпляр на английском языке и копию на дискете.

Один экземпляр был направлен в группу СЕМА в Алматы и один - в Брюсселе. Копии доклада будут также предоставлены региональным координационным отделам ТРАСЕСА.

С уважением  
от "Скотт Уилсон Киркпатрик"



Леветт Р. М.

С приложением

Копии:

группа СЕМА, Алматы:

Республика Казахстан  
480024 Алматы  
Пр-т Абая, 4  
SEMA Tacis M&E Central Asia  
с/о КИМЕР  
Вниманию госп. Д. Петью

группа СЕМА, Брюссель:

SEMA Tacis M&E Central Asia  
с/о SEMA Group, Belgium  
Rue de Stalle 96  
1180 Brussels  
Attn: Central Library



**Анкета 1.2. Сопровождающая страница доклада**

Название проекта	Проект ТРАСЕСА: Законодательная и нормативная структура		
Номер проекта	TELREG 9306		
Страна	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан		
	Местный оператор	Консультант ЕС	
Название	_____	Scott Wilson Kirkpatrick/NEA	
Адрес	_____	Scott House, Basing View, Basingstoke, Hampshire, RG21 4JG	
Телефон	_____	44 1256 461161	
Факс	_____	44 1256 460582	
Телекс	_____	858805	
Контактное лицо	_____	Леветт Р.М.	
Подписи	_____		

Дата доклада: 8 марта 1996 г.

Отчётный период: 21/12/95 - 8/3/96

Автор доклада: Леветт Р. М. / Глайм А.

Группа ЕСМ&Е	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Делегация ЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Бюро ТАСИС (руководитель задания)	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Стр.</u>
1. КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА	1
2. АНАЛИЗ ПРОЕКТА	3
ВВЕДЕНИЕ	3
Рамки Первоначального доклада	3
 ЦЕЛИ ПРОЕКТА	 4
МИССИЯ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ОЦЕНКИ	5
Что сказывается на всех видах транспорта	6
Виды транспорта	9
3. ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА	11
ПРИОРИТЕТЫ ПРОЕКТА	11
Приоритет I, Региональный доступ к транспортному рынку	11
Приоритет II, Международные стандарты в торговле и транспорте	11
Приоритет III, Национальная организация транспортного рынка	12
Законотворческий процесс	13
Региональная конференция	13
Сдерживающие факторы и предложения	14
 ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА	 16
Назначение на должности в национальной оперативной группе (НОГ)	16
Помещения и оборудование	17
Поездки	17
Планирование следующего отчётного периода	18
 ПРИЛОЖЕНИЕ А - ТАБЛИЦЫ	 19
 ПРИЛОЖЕНИЕ Б - ОБУЧЕНИЕ	 23
 ПРИЛОЖЕНИЕ В - ОТЧЁТ О МОБИЛИЗАЦИОННОМ ВИЗИТЕ	 26
 ПРИЛОЖЕНИЕ Г - ОТЧЁТ О ПОЕЗДКЕ (АЛМАТЫ - АШГАБАТ)	 34

## Краткий обзор проекта

Название проекта:	Проект ТРАСЕСА: Законодательная и нормативная структура
Номер проекта:	TELREG 9306
Страна:	АРМЕНИЯ, АЗЕРБАЙДЖАН, ГРУЗИЯ, КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСТАН, ТАДЖИКИСТАН, ТУРКМЕНИСТАН, УЗБЕКИСТАН

- Цель проекта:**
1. Оказание технической помощи и предоставление документационной поддержки транспортному законодательству, а также содействие внедрению и приведению существующих транспортных систем Транспортного коридора ТРАСЕСА к единообразию путём учёта международных аспектов.
  2. Снижение коммерческого риска, сокращение пограничных задержек и помощь в создании транспортной системы для смешанной экономики.
  3. Предоставление советов о возможностях обучения международному транспорту в целях ускоренного перехода к более конкурентоспособной транспортной системе.
  4. Присоединение к международным учреждениям, договорам государств-партнёров в целях содействия торговле.
- Предполагаемые результаты:**
1. Передача технических знаний и осведомлённости консультантов коллегам НОГ, а также другим необходимым специалистам в регионе ТРАСЕСА.
  2. Единообразие транспортных законов для уменьшения количества барьеров на пути внутренней и внешней торговли.
  3. Создание во всех странах на базе НОГ консультативных учреждений, способных в долгосрочном порядке проводить в жизнь предлагаемую программу реформ.
  4. Уменьшение количества барьеров, существующих на пути развития внутренней и внешней торговли, а также национального и международного транспорта.

Мероприятия  
проекта:

1. Назначение состава НОГ каждого государства для выработки проекта транспортного законодательства и поддержания тесных связей с другими НОГ региона и консультантом.
2. Предоставление НОГ образцов законодательства и документации в целях содействия выработке единообразного законодательства и процедур.
3. Пополнение библиотеки актуального транспортного законодательства, включая соответствующие законодательства Европейского сообщества, Российской Федерации и международные конвенции, в каждом из государств.
4. Проведение региональных обучающих семинаров, а также дискуссионные мероприятия для коллег во время визитов консультанта.
5. Работа с коллегами в составе НОГ по приведению к единообразию специальных ключевых направлений законодательства, в которых возможно получение наиболее скорых результатов при ограниченных средствах, выделенных на решение настоящей задачи.
6. Координация работы с другими актуальными проектами ТРАСЕСА в целях обмена информацией и демонстрации совместного подхода к разрешению транспортных проблем.
7. Консультативные услуги коллегам НОГ по вопросам присоединения к международным конвенциям (рассмотрение обязательств и преимуществ).
8. Организация региональных семинаров для коллег, а также предоставление обучения "на месте" во время визитов консультанта.

Дата начала  
проекта:

21 декабря 1995 г.

Длительность  
проекта:

24 месяца

## 2. АНАЛИЗ ПРОЕКТА

### ВВЕДЕНИЕ

Главной целью Проекта законодательной и нормативной структуры (ПРОЕКТ ТРАСЕСА №1) является содействие региональной торговле и транспорту. В результате миссии предварительной оценки консультант полностью согласен с данной общей целью настоящего законодательного проекта. Существующий вакуум в законодательстве о торговле и транспорте - уникальная возможность установления общепринятой системы законодательства.

Во время миссии предварительной оценки консультант имел многочисленные консультации с представителями правительств и транспортных отраслей всех государств коридора ТРАСЕСА. Желание оказать содействие достижению целей проекта было очевидным в каждой из республик. Для успешного осуществления проекта такой подход принципиально важен. Было проявлено понимание необходимости и большое желание привести торговое и транспортное законодательство к международному единообразию.

Консультант подчёркивает региональный характер подхода к проекту законодательной структуры. Этот подход не только приведёт к выработке всеобъемлющей законодательной структуры, но и будет содействовать региональной торговле и транспорту. В период несоответствия законов бывшего СССР изменившимся условиям рынка, при должной политической поддержке государства ТРАСЕСА не скатятся назад к националистическому или даже местническому подходу.

Особое внимание консультант обращает на Пражскую декларацию, принятую Общевропейской транспортной конференцией 1993 г., в которой подчёркивается необходимость развития транспортных систем в европейском масштабе (в полном смысле этого слова) и интеграции всей Европы.

Что касается государств бывшего Советского Союза, то развитие сотрудничества транспортной отрасли будет происходить в рамках новых соглашений, которые будут заключаться Содружеством и новыми республиками в ближайшем же будущем.

Проект должен заложить основу выполнения этих соглашений. А поэтому он должен обеспечить использование принципа свободы в предоставлении услуг при прогрессивной либерализации рынков с учётом успехов стран в перестройке транспортной отрасли по рыночным принципам. В сфере инфраструктуры важно способствовать совместимости, взаимосвязи и взаимофункциональности европейских транспортных систем в целом.

#### **Рамки первоначального доклада**

Первоначальный доклад незначительно отклоняется от рамок, определённых стандартными административными правилами об отчётах. Сделано это было сознательно. ТРАСЕСА - новая концепция, требующая работы всех восьми республик. Для того, чтобы правильно оценить задачи такого жизненно важного этапа проекта, как первоначальный доклад, мы посчитали важным провести логический анализ и точно определить свой концептуальный подход к насущным вопросам. В дальнейших докладах мы предлагаем оценивать прогресс посредством совмещения тематического анализа, использованного в настоящем докладе (например автомобильный транспорт, железнодорожный транспорт, транзитные вопросы и т.д.), и дополнительного обзора каждой из стран.

## ЦЕЛИ ПРОЕКТА

Общими целями проекта законодательной и нормативной структуры являются предоставление технической помощи и документационного материала относительно транспортного законодательства и содействие:

- в оптимальном использовании и приведении к единообразию существующих транспортных систем.
- в улучшении использования имеющегося оборудования, мощностей и терминалов.
- в сокращении коммерческого риска и задержек на границах.
- в создании конкурентоспособной транспортной системы и совместимой системы информации для обмена коммерческими, таможенными и нормативными компьютерными данными.
- по мере необходимости в выборе подходящего обучения в международных учреждениях.

Деятельность в вышеперечисленных направлениях должна подчиняться достижению следующих задач. Задачи могут определяться спецификой территории, для которой разрабатывается законодательная реформа, и направлениями законодательства, подлежащими доработке или пересмотру.

- Содействие региональному сотрудничеству при разработке инфраструктуры и сферы услуг  
*Региональная задача №1*
- Создание регионального единообразия законодательных и нормативных структур транспорта.  
*Региональная задача №2*
- Внесение изменений в национальные транспортные законы и постановления.  
*Национальная задача*
- Регулировка технических компонентов транспортной отрасли.  
*Техническая задача*
- Создание благоприятной законодательной и учрежденческой среды для налаживания хорошей управленческой деятельности в сфере перевозки грузов.  
*Операционная задача*

Консультант понимает величину воздействия проекта на развитие региональной торговли и транспорта. А поэтому, международные стандарты, на которые предстоит перейти, будут учитываться и при достижении национальных задач. Вслед за принятием общих технических и операционных стандартов для международного транспорта, рекомендуется постепенно перевести на эти стандарты и внутреннюю торговлю, и внутренний транспорт. Размах подобного перехода в значительной степени зависит от развития той или иной страны ТРАСЕСА.



## МИССИЯ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ОЦЕНКИ

Первоначальный этап проекта включил фазы мобилизации, оценки и развития. Принципиальной целью работы являлось учреждение НОГ и оценка существующего транспортного законодательства с выявлением недостатков. С этой целью эксперты международной оперативной группы (МОГ) посетили все страны ТРАСЕСА, за исключением Таджикистана. Обсуждение ситуации в Таджикистане происходило через представителей республики в алматынском региональном офисе в Казахстане.

В настоящее время, в переходный экономический период, все государства ТРАСЕСА находятся в процессе работы над реформой своей законодательной системы. Во многих государствах приоритетом является реформа транспортного законодательства. И хотя, можно сказать, темпы развития этих стран различны, все они оказались в подобных ситуациях. А произошло это, главным образом, в силу стартовой точки - общей для всех восьми стран ТРАСЕСА законодательной ситуации, определявшейся указами бывшего СССР.

С точки зрения общей законодательной основы считается, что советские указы более или менее применимы, однако уже не соответствуют изменившейся рыночной ситуации. Альтернативы, однако, им нет. При рынке государственных предприятий не было необходимости организовывать транспортный рынок и заботиться о месте участников на нём. Развивающаяся в регионе рыночная экономика теперь диктует незамедлительную выработку должной законодательной структуры. Некоторые из представителей транспортной отрасли, с которыми консультант встретился во время своей миссии предварительной оценки, высказывались даже за отмену всех советских законов в качестве исходной позиции для создания нового законодательства. По их мнению, проблема не в транспортном законодательстве, а в отсутствии законодательства вообще.

Во время миссии в качестве важного источника анализа законодательной ситуации транспортных отраслей региона ТРАСЕСА было порекомендовано использование проекта "Кингстон 1994". Для выполнения проекта в настоящее время проводится анализ существующей законодательной системы. Только рассмотрев имеющиеся законодательные системы региона, и в особенности таковые Российской Федерации, можно приступить к рекомендации новых стандартов для тех или иных условий. В докладе выносятся некоторые предложения и рекомендации относительно развития законодательной структуры. В марте 1996 году из Брюсселя доклад будет направлен консультанту для дальнейшего рассмотрения. Предполагается, что доклад представит всеобъемлющий анализ торгового и транспортного законодательства и дополнит законодательный анализ консультанта.

Ещё одним важным источником информации для проекта является доклад ООН 1995 года "Наземные транспортные связи Средней Азии с морскими портами на юге и востоке". Этот доклад чрезвычайно важен для рассмотрения железнодорожного и автомобильного транспорта среднеазиатских республик (Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана). Одна из наиболее важных рекомендаций доклада - доступ среднеазиатских республик и прилегающих государств к соответствующим международным конвенциям. В особенности к рекомендованным Резолюцией 48/11 Экономической и социальной комиссией по делам в Средней Азии и Тихоокеанском регионе (ESCAP) о мерах помощи автомобильному и железнодорожному транспорту:

- Конвенция 1968 г. по автомобильному движению.
- Конвенция 1968 г. по дорожным знакам и сигналам.
- Таможенная конвенция 1975 г. по международной перевозке грузов, застрахованных справками ТИР (Конвенция ТИР).
- Таможенная конвенция 1956 г. по временному импорту коммерческих автомобилей.
- Таможенная конвенция 1972 г. по контейнерам.

- Международная конвенция 1982 г. по единообразию пограничного контроля грузов.
- Конвенция 1956 г. по контракту для международной перевозки грузов автомобильным транспортом, а также Барселонская и Нью-Йоркская конвенции о транзите. Поскольку таможенная служба среднеазиатских государств находится в процессе становления, то было предложено включить в список и Киотскую конвенцию.

В докладе ООН 1995 г. имеется и вывод о том, что странам, не имеющим двусторонние договоры, рекомендуется заключить таковые. По мере возможности следует избегать положений о защите своего транспорта. Доклад ссылается на европейский опыт, свидетельствующий о том, что подобные протекционистские статьи вызывают задержки и обратный эффект.

#### **Что сказывается на все видах транспорта**

##### **Торговая и транспортная политики**

Торговая и транспортная политики всегда разрабатывались централизованно в Москве. Региональные организации бывшего Советского Союза концентрировали свои усилия на выполнении этих политик, а также на организации работы транспорта. Подобный непоколебимый отраслевой подход существует и по сей день. Подотраслевые организации строят свои взаимоотношения не с позиции вспомогательных звеньев транспортной цепи, а с позиции конкурирующих сторон.

Большинство стран ТРАСЕСА высказываются за либеральный подход к торговле и транспорту. Протекционизм часто подстрекается протекционистскими мерами соседних государств. Договор о свободной торговле между странами СНГ должен стать первым шагом на пути устранения торговых барьеров.

Все виды транспорта в большей или меньшей мере страдают от обязательства иметь транспортные разрешения на транзит или местную перевозку, основанные, главным образом, на двусторонних или многосторонних соглашениях нескольких соседствующих государств-участников перевозки. Система разрешений служит также и способом сбора транзитного налога. Очевидно, что отказ в разрешении основывается на проблемах политического характера в других, смежных, отраслях.

Координации инвестиций в пограничную инфраструктуру не существует. Развитию среднеазиатско-закавказско-европейского транспортного коридора необходимо планирование. Одним из форумов для такой координации инфраструктурного планирования и определения направлений политики на региональном уровне является Совет министров транспорта 12 государств СНГ, заседающий два раза в год. Консультант подчёркивает необходимость привлечения Российской Федерации к процессу законодательной реформы уже на самом раннем её этапе.

##### **Многовидовой транспорт**

Одной из основных целей программы ТРАСЕСА является помощь в создании среднеазиатско-закавказско-европейского транспортного коридора. Предполагается, что поток грузов, перевозимый средствами многовидового транспорта, значительно увеличится. А следовательно, значительно увеличится и необходимость в морском-железнодорожном и морском-автомобильном транспорте. Договорные отношения такого транспорта, однако, сложные. А поэтому существенно важно, чтобы обязанности и ответственность при многовидовых перевозках были чётко определены и понятны всем участвующим в них сторонам.

В докладе ООН 1995 г. одним из выводов был вывод о том, что содействием перевозке грузов и снижению себестоимости может служить поощрение контейнеризации и многовидности транспорта. Кроме этого, для присоединения к конвенциям необходима как подходящая национальная, так и подходящая международная законодательная структура.

### **Экспедирование**

Экспедирование играет решающую роль в обеспечении гладкой перевозки грузов, особенно при использовании более одного вида транспорта. Предполагается, что с развитием автомобильного и многовидового транспорта вырастет и значение экспедирования. Помимо этого, изменение роли правительства в управлении транспортными операциями подчёркивает ответственность экспедиторов за уравнивание спроса и предложения. Без этого правительству будет тяжело снять с себя эти функции. Однако для развития надёжного экспедирования как отрасли необходимо определение предпосылок. Во время миссии предварительной оценки представители экспедирования подчёркивали необходимость реорганизации рынка. Система лицензирования должна гарантировать минимальные нормы обслуживания и надёжности. Правительству необходимо обсудить развитие экспедирования со знающей стороной. Для защиты интересов экспедиторов будут созданы национальные экспедиторские организации. Для того, чтобы знать международные стандарты и процедуры, эти организации должны будут войти в состав ФИАТА (Международной экспедиторской организации).

### **Транспортное соглашение**

Взаимоотношения между отгрузчиком и транспортным предприятием не ясны. Взаимные обязанности и ответственность не определены. До настоящего момента соглашение опирается на неуместные советские законы о различных видах транспорта, а также на статьи Гражданского кодекса без каких бы то ни было дальнейших разъяснений. Подобная ситуация серьезно отражается на иностранном предпринимательстве и инвестициях. Столкнувшись с сомнительной законодательной структурой, иностранные предприниматели предпочитают воздержаться от какого бы то ни было бизнеса. Другие иностранные компании вступают в сделки, однако действуют независимо, без участия местных предприятий и согласно своим законам и правилам. А как результат - трудности местных транспортных предприятий в получении выгодных иностранных заказов. Ещё одной причиной этому являются трудности, с которыми сталкиваются иностранные предприниматели при подборе надёжных и опытных местных коллег.

Ещё одно наследие прошлого - отсутствие системы ограниченной ответственности. Риск сегодняшних условий рынка неприемлем ни для транспортного предприятия, ни для страховщика. В этих целях были приняты некоторые указы, предусматривающие временные положения. Для всех видов транспорта необходимо незамедлительное принятие хорошо сбалансированной системы разделения ответственности.

### **Транспортное страхование**

С передачей ответственности за транспортные операции частным физическим или юридическим лицам, на лицо и необходимость страхования. Получение транспортного страхования на приемлемых условиях - дело не лёгкое. Предприятиям либо трудно найти надёжного страховщика, либо необходимые гарантии финансовых учреждений слишком дорогие. Международные транспортные услуги часто страхуются иностранными страховыми компаниями на западных условиях. Иностранное транспортное предприятие, как правило, имеют страхование для работы в любой стране мира. Исход страховых разбирательств непредсказуем и затруднён. Даже при выигранном споре получение компенсации - чрезвычайно длительный процесс, особенно если стороны представлены различными странами региона.

Как и в случае проекта “Реформы транспортного законодательства Казахстана”, экспериментального по отношению к проекту “Реформы законодательной и нормативной структуры” и выполненного Scott Wilson Kirkpatrick, консультант подчёркивает, что жизненно важным для транспортной отрасли промышленности является надёжное, процветающее и конкурентоспособное страхование.

#### **Таможенные процедуры**

Консультант имел широкие беседы с представителями торговли и транспорта. Претензии, в основном, были в адрес непоследовательных и неясных таможенных правил и расценок. В некоторых республиках правила и расценки изменяются ежедневно без предварительного уведомления. Предпринимательским компаниям, таким образом, трудно отвечать таможенным требованиям. Результатом всего этого являются неприемлемые задержки транзита и доставки грузов заказчику.

В настоящее время в регионе обсуждаются меры по введению единообразия. Примером является предложенный Таможенный союз между Беларусью, Россией, Казахстаном и Кыргызстаном. Однако, и ЕБРР, и МВФ, и консультант имеют большие сомнения относительно способности Таможенного союза в настоящей его интерпретации отвечать интересам республик ТРАСЕСА. В качестве многосторонней инициативы можно упомянуть и о Таможенном соглашении стран СНГ о транзите грузов. При этом практические трудности вызываются внедрением и исполнением единых таможенных директив СНГ на местах. Приоритетным должно быть упрощение национальных таможенных и административных процедур.

#### **Инфраструктура и технические стандарты**

Железнодорожный, автомобильный и морской транспорт страдают от устаревшей транспортной инфраструктуры. Это касается не только железнодорожных полотен, автомобильных дорог и портов, но и погрузочно-разгрузочных, а также складских мощностей. Телекоммуникация в СНГ плохая. Средств на должное техобслуживание инфраструктурных объектов, не говоря уже об инвестициях, мало или вообще нет. Первым делом государства ТРАСЕСА стремятся найти средства для инвестирования в сохранение инфраструктуры. Распределение госбюджетов происходит в зависимости от политического климата. Специальные фонды, например автодорожный, обсуждаются.

Большинство предпринимательств сейчас удовлетворяют существующий спрос. Их технические средства, однако, ниже допустимого международными стандартами уровня. Загрузочная мощность большинства подвижного состава, например, низка, а поэтому отвечает лишь потребностям внутренней перевозки на незначительные расстояния. Международные стандарты ООН и ЕС в отношении транспортного оборудования слишком высоки. Оценка рынка международного транспорта, поэтому, - подчас сложная задача не из лёгких. Переход на западные технические стандарты может быть лишь постепенным.

#### **Учрежденческие организации**

В выработке транспортной политики и выполнении транспортных операций активная роль принадлежала правительству. В условиях нового рынка эта позиция должна быть пересмотрена. Новая транспортная отрасль промышленности ожидает от правительства проведения чёткого различия между регулирующей и операционной функциями. Операционное обслуживание в смешанной экономической системе проводится без прямого вмешательства государства. Правительство занимается вопросами разработки и проведения в жизнь транспортных политик. Ему следует сконцентрировать своё внимание на создании условий для участников рынка и установлении прочной инфраструктуры.

Традиционный поотраслевой подход, упомянутый выше, нецелесообразен и препятствует выработке интегрированной транспортной политики. Одним из приоритетных направлений

деятельности по укреплению учреждений в рамках проекта является принятие общей транспортной политики. С этой же целью правительство должно поддерживать не только транспортные операции, но и общие интересы.

Операции должны выполняться участниками рынка. При этом не важно, являются ли предприятия государственными или же частными. Принципиально важно, чтобы в одних и тех же условиях могли функционировать и частный, и государственный сектор. Из западного опыта, некоторая деятельность, например железнодорожный транспорт, может быть более преуспевающей в рамках государственной собственности.

Так, например, НОГ должны взять на вооружение многовидовой подход. Особенно когда речь идёт об учреждении на основе НОГ более долгосрочной Комиссии по содействию торговле и транспорту, в которой должны быть представлены все отрасли. В рамках же проекта акцент должен делаться на юристах, специализирующихся в области железнодорожного, автомобильного и морского транспорта. Предполагается, что позднее транспортная отрасль промышленности будет представлена своими собственными ассоциациями и союзами. В состав Комиссии войдут все представители интересов отрасли, а также правительство.

Одним из важных аспектов обсуждения во время миссии предварительной оценки стала необходимость связи государств ТРАСЕСА с международными информационными сетями и системами, прежде всего, для доступа к актуальной информации. Быть в курсе хода развития транспортной отрасли - непереносимое условие поддержки национальных и региональных интересов. Государства ТРАСЕСА, таким образом, должны присоединиться к наиболее важным международным конвенциям и международным организациям.

## **Виды транспорта**

### **Железнодорожный транспорт**

Традиционно наиболее важный вид транспорта. В настоящее время в упадке находится как инфраструктура, так и подвижной состав. Проведение операций и разработка политик часто находятся под одним контролем. Для перехода на международные стандарты необходимо качественное улучшение обслуживания. В силу настоящих стандартов предполагается, что возникающие новые автомобильные предприятия составят конкуренцию железнодорожному транспорту. Железные дороги региона незаменимы для тяжёлых грузов, например для перевозки сырых нефтепродуктов. Иностранцам заказчикам и экспедиторам железнодорожных услуг крайне необходимо ясное представление о своих взаимоотношениях с железными дорогами.

### **Автомобильный транспорт**

Для приватизации наиболее подходит именно этот вид транспорта. Происходящие преобразования крайне сильно отражаются на рынке и отношениях между участниками рынка. Либерализация устраняет организационные ограничения транспортного рынка. Поскольку условия выхода на рынок нестрогие или вообще отсутствуют, то этот вид деятельности широко доступен. Условия в которые поставлены, с одной стороны, иностранные и частные компании и, с другой, государственные - неодинаковые. Очень часто причиной этому являются тесные взаимоотношения между государственными предприятиями и руководящими органами. Последние не всегда находятся от этого в выигрыше. В процессе выполнения операций предприятия почти не ограничиваются правилами. Незарегистрированные предприятия создают несправедливую конкуренцию для подчиняющихся всем положениям, в том числе требованию об уплате налога. Всё это является результатом отсутствия соответствующей лицензионной системы и должного контроля за выполнением существующих положений и правил.

### **Морской транспорт**

Роль морского транспорта в водах Чёрного и Каспийского морей значительна. Речные пути для регионального транспорта не существенны. Для обеспечения транспортного потока между Каспийским и Азовским морями жизненно важна река Волга. Возможности грузового морского транспорта в коридоре ТРАСЕСА на лицо. Будущее, однако, зависит от развития инфраструктуры многовидового транспорта (законодательной и операционной). Есть смысл рассмотреть и связь портов Поти и Батуми с портами Румынии и Болгарии.

На речном и морском транспорте серьёзно сказываются существующие разногласия на территории побережья Каспийского моря. В рамках проекта может быть предложена законодательная структура для водного транспорта в условиях урегулированной политической обстановки.

### 3. ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА

#### ПРИОРИТЕТЫ ПРОЕКТА

Результаты миссии предварительной оценки позволили консультанту выработать приоритетные направления законодательной реформы в рамках проекта. Приоритеты эти определяют размах работы на втором этапе проекта. Приоритеты будут обсуждены на майской региональной конференции, о которой будет сказано дальше. Порядок деятельности, основанный на текущих потребностях, будет учитывать и местные особенности.

Чрезвычайно важно скоординировать настоящий проект с другими проектами в регионе, особенно с проектом “Неотложных мер по обучению в транспортной и торговой отрасли”, а также проектом “Содействия торговле, таможенным процедурам и экспедиции грузов”. Для координации объёма работы и деятельности у консультанта есть отличные возможности. Первый проект выполняется нидерландской фирмой Nethconsult. В этом проекте обучения активное участие принимает NEA Transport Research and Training. Законодательный аспект в этом обучении ориентируется на потребности проекта “Законодательной и нормативной структуры”. Второй проект проводится Scott Wilson Kirkpatrick, что является наилучшей гарантией координации с проектом “Законодательной и нормативной структуры”. Благодаря такому подходу мы избежим повторного рассмотрения вопросов и пустой траты ресурсов.

#### **Приоритет I, Региональный доступ к транспортному рынку**

##### *Региональная задача 1 и операционная задача*

Беспрепятственный региональный доступ к транспортному рынку - предварительное условие общего рынка. Торговые и транспортные барьеры, каковыми являются разрешения и квоты, должны быть устранены. Система разрешений может поддерживаться лишь с целью сбора информации о движении и транспорте. Если у налоговых систем нет отношения к инфраструктуре, то от них также следует избавиться. Сбор платы за пользование дорогами должен быть единым и одинаково обязательным.

Деятельность в направлении обеспечения регионального доступа к транспортному рынку будет фокусироваться на составлении проектов и окончательных вариантов двусторонних и многосторонних транспортных соглашений региона ТРАСЕСА в целях содействия:

- Транзитному транспорту
- Внутреннему транспорту
- Транспорту третьих стран
- Каботажному транспорту

в области железнодорожного, автомобильного и морского транспорта. При этом должны быть рассмотрены следующие вопросы: транспортные политики, системы и формы разрешений, транзитные расценки, таможенные процедуры и налоговые обязательства.

#### **Приоритет II, Международные стандарты в торговле и транспорте**

##### *Региональные технические и операционные задачи*

Одним из наиболее важных приоритетных направлений государств ТРАСЕСА является интеграция в структуру мирового транспорта и торговли. Государствам поэтому нужна возможность представлять и защищать региональные и национальные интересы как на правительственном (ВТО), так и неправительственном уровне. Переход на международные стандарты в торговле и транспорте будет способствовать не только развитию региона, но и его связи с мировой законодательной и физической инфраструктурой. Международные стандарты могут стать основой составления проектов национальных законодательств.

Консультант рассмотрит незамедлительное включение международных стандартов в национальное законодательство в двух областях:

- **Перевозки и экспедирование:** государства ТРАСЕСА находятся на этапе перехода к рыночной экономике. Государственные предприятия будут функционировать как независимые единицы. Идёт процесс возникновения частных предприятий, первоначально в автомобильной и экспедиторской сферах деятельности. Иностранцы заинтересованы в регионе ТРАСЕСА. Всем сторонам необходимо хорошо сформулированное и недвусмысленное законодательство, особенно при взятии обязательств по торговым и транспортным сделкам. Отсутствие юридической защиты отпугивает предпринимательство. Поэтому необходимо незамедлительное согласование и утверждение распределение ответственности и обязательств в транспортной и экспедиторской деятельности.
- Должна быть определена и общая система ответственности для всех видов транспорта. Настоящая ситуация с ответственностью, очень часто неограниченной, неприемлема для экономики свободного рынка. Консультант предоставит советы относительно новой системы ответственности транспортных предприятий (государственных и частных), их заказчиков и поставщиков.

Особое внимание консультант обратит на консультативную помощь в вопросах ратификации международных конвенций и вступления в международные организации. При этом оптимальная последовательность деятельности будет указана для каждого отдельного государства ТРАСЕСА.

Так, например, во всех государствах была внимательно рассмотрена Конвенция ТИР по содействию таможенным процедурам в автомобильном транспорте. Членство в Международном союзе автомобильного транспорта (МСАТ) - одна из главных предпосылок. Консультант окажет помощь при ратификации и выполнении Конвенции ТИР, а также при вступлении в членство МСАТ. Совместно с МСАТ консультант подготавливает рабочую программу МСАТ по системам ТИР, которая будет включена в настоящий проект.

### **Приоритет III, Национальная организация транспортного рынка**

#### *Национальные, технические и операционные задачи*

Транспортные рынки предстоит рационализировать. В условиях рыночной экономики правительство хочет создать предпосылки для преуспевающей и надёжной транспортной отрасли промышленности. Доступ к профессии транспортного оператора различных видов транспорта и экспедитора должен регулироваться. Необходимо введение минимальных профессиональных и финансовых норм. Кроме этого, необходимо определение в национальном масштабе условий выхода на рынок. Несмотря на то, что публичное право, регулирующее транспортный рынок, имеет национальные рамки, важным шагом на пути единообразия рынка станет учёт региональных особенностей. Общие технические стандарты ЕС и ООН для поездов, грузовиков и судов должны вводиться в транспортные законы постепенно.

Для каждого из государств ТРАСЕСА будет разработана модель общего транспортного закона, в общих чертах определяющего цели отрасли, ответственность сторон, грузоотправителей, перевозчиков, экспедиторов и т.д.. По сути, основной закон будет относиться к частному праву.

Общий транспортный закон может стать исходной точкой для составления проектов трёх образцовых законов для подотраслей. В качестве основополагающего, закон о железнодорожном, автомобильном и морском транспорте послужит справочным материалом для государств ТРАСЕСА. Совместный подход гарантирует высокую степень единообразия законов различных государств ТРАСЕСА. Международные стандарты должны стать основой



национальных законодательных процессов. Национальное законодательство, однако, не должно отставать от технического развития и возможностей контроля за соблюдением законодательства внутри страны.

#### **Законодательный процесс**

На втором этапе проекта должен быть составлен черновой вариант основных компонентов новой законодательной структуры. По Приоритету I - будут выработаны проекты трёх многосторонних соглашений о транзите (для железнодорожного, автомобильного и морского транспорта). Для каждой из стран ТРАСЕСА будет представлен список международных конвенций и организаций. Каждому из государств консультант окажет помощь со вступлением в членство и учётом требований конвенций в их законодательных структурах (Приоритет II). Деятельность законодательного направления (Приоритет III) будет заключаться в помощи при составлении проектов и выполнении четырёх транспортных законов:

- Основного транспортного закона
- Железнодорожного закона
- Автомобильного закона
- Закона о водном транспорте

Эти законы станут образцами для всего национального законодательного процесса. Они могут быть взяты за основу либо в полном, либо в частичном виде посредством внесения поправок в гражданские или транспортные законы. Чем больше общих стандартов законодательных образцов будет использовано странами ТРАСЕСА, тем более единообразным станет законодательство всего региона.

Однако, нереально и нежелательно, возложить на МОГ составление окончательного варианта законов и создание предложенных законодательных образцов. Проблематичны не только перевод законов, но и выверка нюансов совместимости с общей структурой законов каждого из отдельных государств ТРАСЕСА. Кроме этого, в большинстве стран процесс реформы уже начался. А поэтому, консультант подчёркивает необходимость синхронизации национального законодательного процесса со сроком деятельности по настоящему проекту. В этом случае эксперты МОГ могут заверить государства ТРАСЕСА в оказании ими оптимального содействия.

#### **Региональная конференция**

В мае 1996 года в Алматы (Казахстан) будет проведена первая региональная конференция. На неё будут приглашены председатели всех НОГ и необходимые эксперты. Конференция продлится пять дней. Двумя основными целями конференции являются:

- Достижение совместной договорённости о приоритетах и планировании проекта.
- Общее понимание философии транспортных политик в рыночной экономике.

Двумя обучающими задачами региональной конференции станут осведомление и выработка мнения о вариантах подхода к организационным и законодательным вопросам в транспортной отрасли. Конференция должна увенчаться общим согласием об основных транспортных политиках, которые предстоит принять.

Следующая предварительная программа региональной конференция была составлена с учётом приоритетов и потребностей законодательной реформы различных видов транспорта.

Понедельник, 13 мая 1996 г.

Приветственное выступление Посла ЕС и Заместителя министра транспорта и связи Казахстана

Ознакомление с проектом, доклад госп. Карибжанова, председателя НОГ Казахстана

Цели проекта

Ответы на анкеты, представленные председателями НОГ восьми республик

Обсуждение значения ответов для проекта.

Вторник, 14 мая 1996 г.

Значение международных конвенций и многовидового транспорта

Железнодорожные конвенции

Железнодорожная политика

Рабочие группы (железнодорожный транспорт)

Среда, 15 мая 1996 г.

Автомобильные конвенции

Морские конвенции

Режимы ответственности

Рабочие группы (автомобильный транспорт)

Четверг, 16 мая 1996 г.

Договоры и соглашения о транзите

Поправки Гражданского кодекса и основной транспортный закон

Рабочие группы (морской транспорт/Гражданский кодекс/транспортный закон)

Пятница, 17 мая 1996 г.

Международная торговля

Методика экспедиции грузов

Заключительное выступление Заместителя министра транспорта и связи республики Казахстан.

#### **Сдерживающие факторы и предложения**

Размах настоящего проекта, определённого предложением - основой контракта, широк. А поэтому мы ещё раз подчёркиваем необходимость реалистических ожиданий от предполагаемых результатов проекта.

В зависимости от ресурсов и мотивации коллег в отдельных государствах, а также помощи их правительства, успех в достижении указанных целей по каждому из направлений в различных государствах будет различным. При этом мы будем внимательно следить за позитивными изменениями по мере их возникновения и при необходимости регулярно пересматривать и вносить изменения в запланированную деятельность.

Мы понимаем, что между частями технического задания, относящимися к национальному законодательству и международным аспектам проекта, необходим баланс, добиться которого нелегко. Существует риск того, что необходимость безотлагательного того или иного транспортного законодательства в каком-либо из государств может сказываться на средствах для международных направлений ТРАСЕСА. Для того, чтобы этого не случилось, во время миссии мобилизации и предварительной оценки мы ясно дали нашим коллегам понять, что будем работать только в направлении разработки общих образцов национального

законодательства. Составление окончательного варианта законов с учётом специфических особенностей отдельных государств возлагается на сами государства, а не на проект. Для обеспечения преемственности с общей законодательной структурой государства и отдельными законами, все окончательные варианты законов должны быть заверены Министерством юстиции этого государства. При этом ответственностью государств будет и выработка детальных постановлений о выполнении законов (нормативных актов), для чего они могут обращаться в дальнейшем за отдельной технической помощью.

При планировании каждого из этапов проекта необходимо учитывать развитие геополитической ситуации в регионе. Некоторые коллеги высказываются о том, что реформа законов должна ориентироваться на таковую в России. Одни части региона экономически и политически более связаны с Россией, чем другие, и этот факт нельзя игнорировать. Обстановка в России не будет всегда полностью совместима с целями ТРАСЕСА. Например, в случае с таможенными процедурами. Результаты заключения таможенного союза между некоторыми из государств и Россией ещё не совсем очевидны, однако это несомненно повлияет на проект.

Существуют и определённые материально-технические ограничения на перемещение европейских и местных экспертов по региону (наличие авиарейсов, безопасность авиарейсов - факторы, которые следует учитывать при планировании визитов), затрудняющие планирование региональных и подрегиональных конференций, семинаров и встреч.

Несмотря на объёмность задач, благодаря мотивации и помощи председателей НОГ, нам удалось довольно удачно стартовать. Мы уверены, что проект окажет содействие в достижении широких целей ТРАСЕСА - в открытии нового транспортного коридора из Европы через Закавказье в Среднюю Азию.

## ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА

В каждом из государств ТРАСЕСА будет учреждена национальная оперативная группа (НОГ), в состав которой войдет председатель, постоянный документалист и квалифицированные местные эксперты.

### Назначение на должности НОГ

Две основные задачи НОГ:

- Информировать МОГ о целях политик и сдерживающих факторах существующего общего законодательства и подотраслевых транспортных законов.
- Содействовать в одобрению предлагаемых МОГ образцов в правительственных и деловых кругах.

Председатель НОГ будет содействовать достижению целей проекта. В помощь председателю могут быть выделены советники НОГ, выбираемые самим председателем и консультантом. Подбор будет осуществляться в зависимости от потребностей и приоритетов государства ТРАСЕСА, а также от деятельности в данном государстве.

Государствами были назначены следующие председатели. Документалисты были отобраны с согласия председателя и государства.

#### Армения, Ереван

Председатель госп. Шахназарян А. С.

Документалист

Первый заместитель министра транспорта и связи

Вардоухи Абрахамян

#### Азербайджан, Баку

Председатель госп. Садыхов И. М.

Документалист

Руководитель Департамента транспорта и связи

Элмар Фарадьев

#### Грузия, Тбилиси

Председатель госп. Долбая Г.

Документалист

Заместитель председателя Транспортного координационного совета

Мая Аскобя

#### Казахстан, Алматы

Председатель госп. Карибжанов К. С.

Документалист/секретарь

Руководитель отдела разработки законов Министерства транспорта и связи

Светлана Угулова

#### Кыргызстан, Бишкек

Председатель госп. Закиров А. А.

Документалист

Заместитель министра транспорта

Татьяна Яркова

#### Таджикистан, Душанбе

Председатель

Документалист

Предстоит утвердить

Предстоит утвердить

**Туркменистан, Ашгабат**

Председатель госп. Язбердиев М. С.

Документалист

Руководитель Департамента транспорта и связи при Кабинете министров

Предстоит утвердить

**Узбекистан, Ташкент**

Председатель госп. Давронбек К.

Документалист

Заместитель министра Узбектранзит

Предстоит утвердить

Важно, чтобы Министерства полностью поддерживали председателей. Председатели поэтому должны держать в курсе событий все стороны. Крайне необходимо, чтобы в работе НОГ принимали участие и министерства юстиции. Одним из важных направлений деятельности председателя является подбор местных экспертов с наиболее подходящим опытом работы по основным транспортным направлениям. Председатель является ключевым звеном связи с МОГ. Указанная ответственность председателя требует разумного его освобождения от других обязанностей.

**Помещения и оборудование**

Все государства взяли на себя ответственность за обеспечение подходящих офисных помещений для проекта. Помещение должно размещать рабочее место документалиста и одного или двух экспертов МОГ.

Во всех государствах ТРАСЕСА была проведена оценка возможности приобретения офисного оборудования. Почти во всех государствах имеется достаточное количество поставщиков для выбора наиболее подходящего предложения.

Качество телефонных линий неодинаково, что неизменно отразится на всех видах обмена международной информацией. Положение дел с электронной почтой ещё точно не известно.

**Поездки**

Перемещение посредством авиатранспорта в регионе ТРАСЕСА проблематично. Консультант надеется, что с ним согласятся в том, что автомобиль будет более частым используемым видом транспорта при менее частых посещениях за один визит нескольких стран. Об этом говорится и в приложении Г.

#### Планирование следующего отчётного периода

Следующий отчёт будет в июне 1996 года, когда мы сможем проанализировать результаты конференции в Алматы. В отношении этого периода мы пока что не можем ничего добавить к тому, что уже было сказано в предыдущих разделах. Временные рамки и предполагаемые результаты суммированы в таблицах Приложения А. Основным результатом станет работа над законодательными образцами и руководствами, управленческим семинаром, а также организацией помещений и оборудования для национальных оперативных групп. По мере учреждения НОГ и обеспечения экспертной помощью будет требоваться и больше времени от коллег.

**ПРИЛОЖЕНИЕ А**

**ТАБЛИЦЫ**

**ТАБЛИЦА 1.4: ОБЩИЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ**

Название проекта: "Проект ТРАСЕСА: Законодательная и нормативная структура"				Номер проекта: TELREG 9306				Страны: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан				Стр.: 20	
Планируемый период: 21/12/95 - 20/12/97				Подготовлен: 8 марта 1996 г.				Консультант ЕС: Scott Wilson Kirkpatrick и N.E.A					
Цели проекта: Содействие в использовании и приведении к единообразию существующих транспортных систем региона ТРАСЕСА путём оказания помощи в установлении транспортной законодательной структуры.													
№	ОСНОВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ								ВКЛАД			
		1996				1997				ПЕРСОНАЛ		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ПРОЧЕЕ
		1	2	3	4	1	2	3	4	Конс-т ЕС	Коллега		
1	Визиты с целью оценки и учреждения НОГ	xxx	xxx	xxx						10.0	16.0	Офисное оборудование: факс, телефон, эл. почта, компьютер, фото-копировальный аппарат	10 авиалётов, 4 поездки на машине
2	Анализ потребностей законодательства	xxx	xxx	xx	xx					8.0	20.0		5 авиарейсов, 2 поездки на машине
3	Образцы законодательства, руководства	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx			22.0	30.0	5 авиарейсов, 2 поездки на машине	
4	Управленческие семинары		xxx	xx	xxx	xx	xxx	xx	xx	30.0	10.0	Оборудование для обучения: диапроектор, графики, фламастеры, пособия	75 авиарейсов, 2 поездки на машине
5	Разработка общей законодательной системы для транспортных законов		xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xx	20.0	30.0		5 авиарейсов
6	Единообразие вопросов о содействии торговле			xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xx	15.0	30.0	5 авиарейсов	
7	Единообразие законодательства о транспортных предприятиях			xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xx	15.0	30.0	5 авиарейсов	
8	Укрепление учреждений			xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	10.0	10.0	10 авиарейсов, 2 поездки на машине	
ИТОГО										130.0 чел/мес	176.0 чел/мес		120 авиарейсов, 12 поездок на машине



**ТАБЛИЦА 1.5: ПЛАН ОБЩИХ РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Название проекта: "Проект ТРАСЕСА: Законодательная и нормативная структура"	Номер проекта: TELREG 9306	Страны: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан	Стр.: 21
Планируемый период: 21/12/95 - 20/12/97	Подготовлен: 8 марта 1996 г.	Консультант ЕС: Scott Wilson Kirkpatrick и N.E.A	
Результаты (описание и указание дат)	Согласованные и проверяемые задачи	Сдерживающие факторы и предположения	
1 Оценочные визиты и учреждение национальных оперативных групп	1 Наличие национальных оперативных групп	1 Готовность коллег участвовать и содействовать в обеспечении работы офисов.  Наличие оборудования и обслуживания	
2 Анализ потребностей законодательства	2 Список составленных проектов. Определение первоочередных потребностей	2 Заинтересованность коллег в законодательстве, определении потребностей и в выработке приоритета требований	
3 Законодательные образцы и руководств	3 Образцы законов и руководств	3 Одобрение партнёрами образцов и руководств	
4 Управленческие семинары	4 Проведение управленческих семинаров и деятельности рабочих занятий	4 Возможности ограничиваются сроком обучения и количеством имеющихся мест. Наличие подходящего помещения и оборудования для конференции	
5 Разработка общей структуры для транспортного законодательства	5 Презентация единообразных и упрощённых транспортных законов	5 Готовность коллег обсудить, развить и привести к единообразию торговлю	
6 Вопросы содействия единообразию торговли	6 Меры содействия единообразию торговли	6 Отсутствие общих таможенных систем. Одобрение необходимости изменения	
7 Единообразность законов о транспортных предприятиях	7 Единообразное транспортное законодательство	7 Положения, отвечающие скорее внутренним, чем международным потребностям	
8 Укрепление учреждений (создание консультативных учреждений, способных продолжить реформу)	8 Определение членов комитета	8 Коллеги признают необходимость	

**ТАБЛИЦА 1.6: ПЛАН ОПЕРАЦИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД (Рабочая программа)**

Название проекта: "Проект ТРАСЕСА: Законодательная и нормативная структура"		Номер проекта: TELREG 9306		Страны: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан		Стр.: 22								
Планируемый период: 21/12/95 - 20/12/97		Подготовлен: 8 марта 1996 г.		Консультант ЕС: Scott Wilson Kirkpatrick и N.E.A										
№ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	СРОК						ВКЛАД							
	1996 (месяцы)						ПЕРСОНАЛ		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ПРОЧЕЕ				
	январь	февраль		март		апрель	май	июнь			Конс-т ЕС	Коллега		
1	Оценочные визиты и учреждение национальных оперативных групп - Назначение состава групп - Получение помещений и их оборудования	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	8.0	12.0	Офисное оборудование: факс, телефон, электр. почта, компьютер, фото-копировальный аппарат	10 авиарейсов, 4 поездки на машине
2	Анализ законодательных потребностей - Оценка местного законодательства - Сбор и анализ - Определение потребностей - Выработка приоритетов	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	5.0	10.0	2 авиарейса		
3	Подготовка законодательных образцов и руководств		xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	10.0	5.0	2 авиарейса, 1 поездка на машине	
4	Управленческие семинары - Подготовка материала - Подготовка спр. литературы - Подготовка упражнений и реальных примеров - Проведение семинаров и деятельности рабочих занятий			xxxx	xxxx	xxxx	xxxx			xxxx	10.0	5.0	20 авиарейсов, 1 поездка на машине	
5	Разработка общей законодательной системы для транспортных законов						xxxx	xxxx	xxxx		2.0	2.0		
6	Укрепление учреждений		xxxx	xxxx			xxxx		xxxx		1.0	2.0		1 авиарейс
<b>ИТОГО</b>											<b>36.0</b>	<b>36.0</b>		<b>35 авиарейсов, 6 поездок на машине</b>

**ПРИЛОЖЕНИЕ Б**

**ОБУЧЕНИЕ**

## Обучение

Обучение обеспечит дальнейшую разработку законодательной реформы государств ТРАСЕСА. Целью при этом станет предоставление обучения, отвечающего экстренным потребностям, указанным каждым из государств, а также специфическим потребностям, выявленным во время мобилизационного периода и последующих регулярных визитов экспертов в регион.

Обучение будет происходить на разных уровнях:

### Обучение на местах:

Во время визитов эксперты обсудят с партнёрами поэтапную разработку всех предоставляемых образцов законов. Эксперты выслушают опытных местных специалистов и постараются выработать приоритеты на основе приоритетов страны и международных потребностей.

Во время обсуждений вопросов с экспертами будет выработываться дальнейшее понимание того, чем вызваны предлагаемые изменения в законодательстве.

Совместная работа экспертов и коллег будет относительно непродолжительной, при этом в то же время должны будут быть обсуждены и специфические потребности страны. Необходимо, чтобы коллеги работали независимо и самостоятельно и обращались за помощью к экспертам лишь по вопросам вне своей компетентности. Эксперты разберут с местными специалистами основные вопросы законодательных потребностей индивидуальной страны. Специфические советы будут предоставляться во время запланированных визитов.

По учреждении НОГ во всех странах наладится обмен информацией между местными экспертами и международной группой.

### Учебные занятия

Занятия будут проводиться приезжающими экспертами. Идеальное количество человек в группе - не более 15. Председатель НОГ будет определять состав в зависимости от специализации приезжающего эксперта. Занятия будут продолжаться, как правило, 1 - 2 дня. Они будут способствовать распространению специализированной информации.

### Координация с другими консультантами

Мы постараемся обеспечить презентацию Международного союза автомобильного транспорта по вопросам ТИР и УНТАД - по вопросам многовидового транспорта.

### Региональные конференции:

В целях предоставления должного обучения высокопоставленным руководящим работникам, региональные семинары пройдут:

в мае 1996 г. в Алматы,  
в ноябре 1996 г. в Тбилиси,  
в мае 1997 г. в Ташкенте,  
в ноябре 1997 г. в Ашгабате.

Региональные конференции не только обеспечат специальное обучение, отвечающее потребностям, определяемым МОГ, но и станут необходимым звеном связи между представителями стран. В результате этого станет возможным обмен мнениями и будет возможность следить за эффективностью процесса приведения к единообразию торгового и транспортного законодательства.

Подробности Региональной конференции №1, которая пройдёт в Алматы, включены в раздел о планировании проекта.

Общие направления программ остальных конференций будут определены после алматинской конференции. Наиболее вероятными темами будут:

- Структура права, регулирующего международную торговлю
- Презентация образцов законов и их обсуждение
- Рабочие группы по автомобильному/железнодорожному/воздушному кодексам
- Обзор международных транспортных конвенций и подробная презентация
- Принципы страхования
- Принципы составления проектов законодательства
- Банковские процедуры / приватизация
- Документы в международной торговле

#### **Потребности в специальном обучении**

1) В Ташкенте мы проведем недельный курс обучения по международной торговле и транспорту, основанный на материалах курса для Проекта реформы законодательства в Казахстане. Курс будет идеальным для руководящих работников Узбекистана. Этот 4 - 5-дневный курс по международной торговле и транспорту включает:

- структуру права, регулирующего международную торговлю
- условия продажи с акцентом на Инкотермс 1990
- Законодательство Европейского Союза
- финансирование экспорта и импорта
- документы в международной торговле
- обзор международных конвенций
- международные правила для морского транспорта
- международный автомобильный транспорт, CMR
- международный железнодорожный транспорт, CIM/CIV
- международный авиатранспорт, Варшавская конвенция
- принципы страхования и условия типичного полиса
- организация страхового рынка
- порядок выплаты компенсаций

2) Мы организуем, но не проведем, курс для юристов Азербайджана / Армении, однако для их поездки в Европу необходимы дополнительные средства (курс Crown Agents).

3) В Ашгабате для Армении / Азербайджана / Туркменистана мы проведем занятия по операционным аспектам технических тонкостей международного закона.

4) Обучение Европейскому законодательству для представителей Узбекистана будет включено в недельный курс по международному законодательству.

5) Обучение торговой документации будет включено в программу четвертой региональной конференции.

6) Обучение электронному вводу данных будет проводиться экспертами на конференции в Ташкенте.

7) Обучение документалистов будет базироваться на потребностях проекта и проводиться региональным координатором.

**ПРОЛОЖЕНИЕ В**

**ОТЧЁТ О МОБИЛИЗАЦИОННОМ ВИЗИТЕ**

Отчёт о встречах

Компания Scott Wilson Kirkpatrick благодарит указанные ниже лица и организации за содействие, оказанное во время посещений региона TRACECA.

Ташкент: 15.1.96 - 19.1.96, Бишкек: 23.1.96 - 26.1.96, Ашгабат: 5.2.96 - 8.2.96

Посещения госп. Р.М. Леветтом (Международным координатором) и госп. М. Бекмагамбетовом (специалистом по транспорту)

**Узбекистан - Ташкент**

Mr H Marges  
Team Leader  
Tacis Co-ordinating Unit

Mr A S Kamalov  
Responsible for TRACECA projects  
Tacis Co-ordinating Unit

Mr K Davronbek  
Deputy Director  
Foreign Trade & Transport Assoc  
Uzbektransit Uzvneshtans  
(NFT Chairman)

Mr S Mukhamedov  
Deputy Minister  
Ministry of Foreign & Economic Relations

Mr B Ismailov  
General Director  
Foreign Trade & Transport Assoc

Mr L A Akhmetov  
Board Chairman  
Motor Transport Co-operation of Uzbekistan

Mr Bagautdinov  
Lawyer  
Motor Transport Co-operation of Uzbekistan

Mr G Alexander  
Director General  
Scientific Production Association for Road Transport

Mr V Davidovich  
Chief of Service Dept of International Communications  
State - Joint Stock Railway Company

Mr K K Rashidov  
Dr of Law  
Chief of International Legal Dept  
Ministry of Justice

**Кыргызстан - Бишкек**

Mr A A Zakirov  
Deputy Minister  
Ministry of Transport  
(NTF Chairman)

Road Transport Enterprise: Ministry of Transport:

1. Mr G M Vilenski - International Haulage.
2. Mr J S Saboue - Deputy, Transport Freight Forwarding Unit.
3. Mr J S Shapou - Freight Forwarding Unit.

**Тукменистан - Ашгабат**

Tacis Co-ordinating Unit:

1. Dr Bayif - Head of Unit.
2. Mr J Spray - Project Manager

Mr M S Yazberdiev  
Cabinet of Ministers  
Head of Transport & Communications Dept.  
(NTF Chairman)

Mr S Rakhmanov  
Minister  
Motor Transport Ministry

Mr R Tourayev  
Deputy Minister  
Motor Transport Ministry  
(NTF Road Transport Specialist)

Mr Volodin  
Proposed by Tacis as Roads Specialist.

Turkmen Railways:

1. Mr B Biashimov - Chief Economist of Railways
2. Mrs E Kuziat - Head of Legal Dept

Ереван: 30.1.96 - 5.2.96, Баку: 7.2.96 - 13.2.96, Тбилиси: 13.2.96 - 17.2.96:

Посещения госп. А. Глаймом (юристом) и госп. Я. Томчиком (региональным координатором)



**Армения - Ереван**

Tacis Co-ordinating Unit:

1. Mr K Danielian - Executive Director
2. Mr M Salimaki - Project Manager
3. Mr D Avakian - Assistant to Director
4. Mr S Oganessian - Office Manager
5. Mr M Salimaki - Project Manager

Ministry of Transport & Communications:

1. MR H J Kotchinian - Minister
2. Mr A S Shahnazarian - First Vice Minister (NTF Chairman)

Ministry of Economy:

1. Mr V N Movsesian - First Deputy Minister
2. Mr A Karapetian - Transport Dept
3. Mr TM Davtian - Head of Dept of Foreign Trade Policy

Mr G V Jhangirian  
First Deputy Minister  
Ministry of Justice

Mr K Chshmaritian  
Deputy Minister  
Ministry of Trade, Services & Tourism

Ministry of Finance, Customs Dept:

1. Mr Y Abgarian - Chairman
2. Mr G Melkumian - Vice Chairman

Armenian Shipping Co Ltd, Unitrans International:

1. Mr G Gabrielian - AISC
2. Mr A Papoyans - Chairman Unitrans International

**Азербайджан - Баку**

Tacis Co-ordinating Unit:

1. Mr M Kiazimov
2. Mr K Kuliyeu
3. Mr D Charpentier - Team Leader
4. Mr B Smolin - Advisor

Ministry of Economy:

1. Mr I M Sadykhov - Head, Dept of Transport & Communications (NTF Chairman)
2. Dr Kassimov - Co-ordinator of Tacis programme

Azeravtotransport, Assoc of International Road Carriers of Azerbaijan (ABADA):

1. Mr J Mamedoc - Road Transport Expert
2. Mr Moustavaev - President ABADA
3. Mr Aslanov - President

Ministry of Water Transport / Caspian Shipping Company:

1. Mr A A Bashirov - President
2. Mr R Rachevanov - Vice President
3. Mr T O Kasimov

Mr K Z Polad  
Lawyer  
Government Council AZAL  
State Company Azerbaijan Airlines.

Mr D Rahimova - Dept of Legislation

Mr C Doem  
General Manager  
Azerbaijan & Transcaucasian States  
Lufthansa Cargo

Mr N S Mamedov  
Managing Director  
Gazelle International Transportation  
Tamin International Forwarding

Murphy International World Carriers:

1. Mr G R Jamieson - CIS Manager
2. Mr A Shakhshvarly - General Manager
3. Mr N Mamedov - Commercial Manager

Mr N K Satarov  
Deputy of Executive Director  
Imair Airlines

Mr J Watkin  
Operations Manager  
Bertling Caspian

Wilbur Smith Associates:

1. Mr D I Wood - Team leader
2. Mr K Patel - Highway bridge engineer

Azerbaijan State Railways:

1. Mr M Mekhty - Deputy Manager
2. Mr M Panakhov - Economics Dept
3. Ms A Pnamoreva - Deputy Manager Law Dept

Sovtransavtobakoe:

1. Mr M Kaus - Deputy Director
2. Mr V S Pasha - Deputy Director Finance Dept

Mr H Hasanova  
Vice President  
State Concern Azeravtoyol

**Грузия - Тбилиси**

Tacis:

1. Mr J Ackobyia - Executive Director
2. Mr P de Saint Hippolyte - Team Leader

Transport Co-ordinating Council:

1. Mr V Lomidze - First Deputy Chairman
2. Mr A P Chkheidze - President, Georgia Int Road Carriers Assoc (GIRCA)

Ministry of Justice:

1. Mr T Kuluashvili - First Deputy Minister
2. Mr S M Petrosian - Senior Councillor of Justice, Chief Deputy of Economic Legislation / Private law
3. Mr L Chelidze - Dept of Economic Legislation
4. Mr D Khaindrava - Dept of Economic Legislation

Mr E Khomasuridze  
Head of Legal Dept  
Railway Dept

GIRCA & Trans Insurance Co (INSTRA):

1. Mr A P Chjheidze - President GIRCA & INSTRA
2. Mr K Komularia - General Director Iniurservice

Mr C Sheverdnadze  
Transport Co Carlo

Mr J Gelashvili  
Deputy Chairman  
Road Transport Dept

Mr D G G Nakaidec  
Eurasian Transport Corridor Centre

Customs Dept:

1. Mr J Javakhishvili - Head of Customs, Control & Organisation Board
2. Mr V Gelashvili - Chief Inspector
3. Mr T Lelashvili - 'Nsycuda' project

Mr G Tosnaia  
Caucastransforwarder

Mr G Dolbaya  
Deputy Chairman  
Transport Co-ordinating Council

Mr Z Chankotoadze  
Air Transport Dept

Mr A L Williams  
Project Manager - Airports  
Siemens

Ташкент: 19.2.96 - 23.2.96, Бишкек: 27.2.96 - 1.3.96  
Посещение Марком Букером (юристом) и Газизом Тулегалиевым (специалистом по праву)

**Узбекистан - Ташкент**

Mr H Marges  
Tacis Unit Head

Mr A Ismailov  
Uzvneshtrans

Dr H Huseinov  
Chairman  
Central Asia Trans

Mr Tursunov  
Office of the President  
Ministry of Justice

Mr Y Mitchenko  
Uzbekistan Airways

Ms S Akmedova  
British Embassy

Mr K Davronbek (NTF Chariman)

**Кыргызстан - Бишкек**

Mr D Hoist  
Tacis Project Manager

Dr A Irsaliev  
Head of Foreign Relations and Investment  
Ministry of Transport

Kyrgyzstan Railways  
Mr Ablesov - Chief Engineer  
Mr E Gorodetsky - Lawyer

Mrs N Vorontsova  
Customs

Mr J Sadabaev  
Deputy Director  
Kyrghiztrans  
Ministry of Transport

UNDP  
Meeting with representatives from IMF, World Bank, India, Tacis, US Aid and UNICEF

Mr A Zakirov  
Deputy Minister  
Ministry of Transport  
(NTF Chairman)

Mr C Osakwei Resident Legal Advisor to Government

**ПРИЛОЖЕНИЕ Г**  
**ОТЧЁТ О ПОЕЗДКЕ**  
**АЛМАТЫ - АШГАБАТ**

Доклад о поездке из Алматы (Казахстан) в Ашгабат (Туркменистан)

Даты поездки: 3 - 9 февраля 1996 г.

Расстояние: 2200 км

В поездке участвовали:

1. Госп. Бекмагамбетов М., директор Научно-исследовательского института автомобильного транспорта (Алматы), специалист по транспорту алматинского регионального подразделения Scott Wilson Kirkpatrick).

2. Госп. Петрова М.: переводчик (Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта).

3. Водитель: Парфянов С. (Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта).

Основания для поездки:

1. Запланированный на 4 февраля 1996 года мобилизационный визит для связи с Ричардом Леветтом (международным координатором) в Ашгабате.

2. Невозможность вылететь прямым рейсом из Алматы в Ашгабат. Единственный рейс (Алматы - Киев через Ашгабат) имеется лишь по понедельникам (Авиалинии Украины). Этот рейс, однако, ненадежен.

3. Проверка условий международной перевозки на пути из Алматы в Ашгабат, поскольку этот маршрут входит в коридор ТРАСЕСА.

Погодные условия во время всей поездки были чрезвычайно трудными: снегопады, гололедица, ограниченная видимость.

Дневник поездки:

Алматы - Ашгабат:

Выезд: 3.2.96 в 7.00 местного времени.

Остановки: ночёвка в Ташкенте 3.2.96 (Алматы - Ташкент = 819 км) и в Чарджоу 4.2.96 (Ташкент - Чарджоу = 707 км).

Прибытие в Ашгабат: 5.2.96 в 14.00 местного времени.

Ашгабат - Алматы:

Выезд: 8.2.96 в 7.15 местного времени.

Погодные условия хорошие.

Остановки: ночёвка в Самарканде 8.2.96 (Ашгабат - Самарканд = 1005 км). Прибытие в Алматы: 9.2.96 в 21.30 местного времени.

Грузовой транспорт:

Во время дороги мы заметили большой поток грузового транспорта. Из этого следует, что эта межгосударственная дорога служит магистралью грузовых автоперевозок. Во время поездки мы видели множество грузовиков из Казахстана, Узбекистана, Кыргызстана, Туркменистана и других государств СНГ. Были замечены также грузовики из Турции и Ирана, на которые распространяются процедуры ТИР.

Дорога:

Состояние дорог было неудовлетворительное. Очевидно, что дороги не ремонтируются, и никакие меры в случае гололедицы не принимаются. Многие автомобили не могли передвигаться по скользкой дороге. Дорога была посыпана песком только под Чимкентом. Автомобильный мост через реку Амударья (вблизи Чарджоу) находится в очень плохом

состоянии. Для переправы используется понтонный мост. Ширина дороги не соответствует потоку транспорта и международным требованиям. На многих участках пути отсутствуют дорожные указатели, в частности перед разъездами. Очень часто водители не знают куда ехать. Особенно плачевная ситуация с дорожными знаками в Туркменистане.

На дорогах нет ни терминалов, ни заправочных станций, ни мотелей. Тяжело найти где поесть. Нигде поблизости не найти обменных пунктов валюты, в результате чего путешествующие не могут обменять свою валюту на местную. За время поездки мы пересекли границы четырёх независимых государств (Казахстана, Кыргызстана, Узбекистана и Туркменистана) и убедились в том, что поменять деньги практически невозможно. Мы считаем, что необходимо провести отдельный анализ состояния дорог, наличия придорожных услуг и соответствия международным стандартам. (Если конечно подобное изучение не входит в какой-либо уже осуществляемый или ещё планируемый проект).

#### Обслуживание дорог и таможенные посты:

Впечатление от работы ГАИ на всём пути негативное. Почти повсеместно основной целью работников ГАИ, как кажется, является выявление иномарок и вымогательство денег. Наиболее явно это выражено в Туркменистане и Узбекистане. В одном месте у нас даже спросили, какой подарок мы привезли милиции. За всё время мы были остановлены 10 раз.

Подобное происходило и на таможенных постах, которые стремились получить у иностранных водителей либо деньги, либо какие-либо вещи. В результате этого на приграничных постах создавались огромнейшие очереди. Наиболее тяжёлая ситуация существует на границе между Туркменистаном и Узбекистаном, где в ожидании получения разрешения на пересечение границы стоят до ста грузовиков.

За проезд по мосту через реку Амударья взимается плата в местной валюте (в туркменских манатах), обменные пункты при этом отсутствуют. Непонятно, на каком основании взимается эта плата. Информация о стоимости переезда отсутствует.

#### Заключение:

В рамках проекта ТРАСЕСА необходимо тщательно изучить и проанализировать сложившуюся ситуацию. Также необходимо срочно разработать рекомендации по улучшению торговли и развития автомобильных международных перевозок (как транзитных, так и нетранзитных). В результате всего лишь одной поездки трудно прийти к окончательному заключению. Однако, положение дел с международным транспортном в этих государствах крайне неудовлетворительно и требует принятия незамедлительных мер.

Подпись:

М. Бекмагамбетов

Директор НИАТ и специалист по транспорту регионального подразделения SWK.