



TRASECA
TRANS-CASPIAN EUROPEAN CORRIDOR



TRAV
CONSULTANTS

THE SILK ROUTE
FOR THE 21ST CENTURY

Заключительный отчет

Апрель 1997

ВЕРСИИ 2

TRASECA - Совершенствование услуг в секторе
автомобильного транспорта Закавказья

Республики:
Армения
Азербайджан
Грузия



Европейская Комиссия/Фонд ТАСИС

DHV Consultants BV

Laan 1914, no. 35

P.O. Box 1399

3800 BJ Amersfoort

The Netherlands

Telephone +31 - 334682500

Telefax +31 - 334682601

fez@cons.dhv.nl

Заключительный отчет

ВЕРСИЯ 2

*ТРАСЕКА - Совершенствование услуг в секторе
автомобильного транспорта Закавказья*

*Республики:
Армения
Азербайджан
Грузия*

Европейская Комиссия/
Фонд ТАСИС

Файл K_4249.01.001

Дата 8 апреля 1997

Регистрационный номер Трасеса94Р508

Ред. 2

© DHV Consultants BV

Настоящий печатный материал/спецификации не могут быть воспроизведены и/или опубликованы способом печати, фотокопии, микрофильма и/или каким-либо иным способом без предварительного письменного разрешения со стороны DHV Consultants BV, а также использован без такого разрешения для каких-либо иных целей, отличных от тех, для которых они были созданы. Система управления качеством DHV Consultants BV утверждена за номером NEN ISO 9001.



СОДЕРЖАНИЕ

РЕЗЮМЕ

**ПРИЛОЖЕНИЕ 1 - СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ
СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПО ЭКОНОМИКЕ КАЖДОЙ ИЗ СТРАН
ПРОЕКТА**

**ПРИЛОЖЕНИЕ 2 - ПРОГРАММА ОБУЧЕНИЯ СПЕЦИАЛИСТОВ УПРАВЛЕНИЙ
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА ЗАКАВКАЗЬЯ БЕЗ ОТРЫВА ОТ
ПРОИЗВОДСТВА**

0. ВВОДНЫЕ ЗАМЕТКИ К ПЕРЕСМОТРЕННОМУ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОМУ ОТЧЕТУ

Настоящий отчет представляет собой пересмотренный вариант проекта заключительного отчета, составленного в рамках проекта “Совершенствование услуг в секторе автомобильного транспорта ТРАСЕКА” в республиках Закавказья. Изменения, внесенные в настоящий отчет, отражают комментарии и замечания, сделанные в процессе представления проекта в республиках, а также комментарии и указания, закрепленные в контрольном отчете.

Чтобы облегчить задачу поиска соответствующей информации и изменений в отчете, мы начнем его с пояснительных записок к соответствующим изменениям. Главы 6 и 7 были значительно пересмотрены. Главы 3, 4 и 5 были изменены с учетом обсуждений в Азербайджане и Грузии и просьбы о разъяснении, содержащейся в контрольном отчете. Были пересмотрены рекомендации по осуществлению структурной перестройки институтов в Азербайджане, и теперь рекомендуется разделить вопросы эксплуатации и политические вопросы на два этапа.

В соответствии с рекомендациями, поступившими от инспектора, в отчет была включена новая глава о потребностях рынка автомобильного транспорта Закавказья в будущем, и более подробно были проработаны стратегические рекомендации, приведенные в пункте V Резюме. Теперь эта глава идет под номером 8. Глава 8 старого отчета удалена, а вместо нее появилась новая глава о техническом обслуживании и ремонте (теперь это глава 9).

В нижеприведенной таблице дается более подробный обзор пересмотренных в заключительном отчете пунктов и глав:

Глава/абзац	Содержание измененного пункта или комментарии	Изменено по просьбе
Вводные заметки	заметки об изменениях в отчете для удобства чтения	инициатива консультантов
Резюме	Значительных изменений нет, за исключением пункта VI о структуре отчета. Небольшие изменения в Рекомендациях (12)	Тасис М&Е
2.2	Хотя это и не вытекает из статистики, возможно, в значительной мере по причине широкой теневой экономики и отсутствия данных у соответствующих министерств, по информации как Группы разведки журнала “Экономист”, так и регионального отчета Мирового банка, экономика региона выходит из экономического кризиса.	Тасис М&Е
2.2 таблица 1	были вставлены знаки “минус” для значений за 1991 - 1993 годы	Тасис М&Е

Таблица 2, таблица 3, пункты 2.3 и 2.4	Общие комментарии: Группа разведки “Экономист”, Международный валютный фонд и Мировой банк дают разные данные о состоянии экономики. Текст основан на экономических отчетах Мирового банка и Международного валютного фонда, а таблицы получены от Группы разведки “Экономист”. Поскольку в рамках проекта исследования не проводились, консультанты полагаются на эти отчеты. На данный момент нельзя проверить, которые из этих данных точны.	Тасис М&Е
АРМЕНИЯ		
3.3.2	Разработка задач для существующего Отдела безопасности и дорожного контроля Министерства транспорта Армении (2-ой абзац)	Тасис М&Е
3.3.4.	Разработка задач для существующего Отдела экономических исследований Министерства транспорта Армении (4-ый абзац)	Тасис М&Е
3.4.1.1	Добавление к тексту абзаца о приватизации в Армении (2-ой абзац)	Тасис М&Е
3.4.1.3	Исправление текста о втором этапе организационных изменений - Министерство транспорта Армении (3-ий абзац)	Тасис М&Е
Организационная схема	Добавление части “Внешние связи” в список специализированных услуг в предлагаемой новой организационной структуре (второй этап)	Тасис М&Е
АЗЕРБАЙДЖАН		
4.4.3	Пояснения к организационным структурам (Азербайджан)	Г-н Икрам Садыков, Министерство экономики Азербайджана и Тасис М&Е
Организационная схема	Новый комплект организационных схем	Г-н Икрам Садыков, Министерство экономики Азербайджана, Тасис М&Е
ГРУЗИЯ		
5.3.2	Необходимость изменения формулировок задач для персонала Управления автомобильного транспорта Министерства транспорта Грузии	Тасис М&Е
5.3.3.1	Добавление к тексту, касающегося Отдела лицензирования: необходимость разработки подробного проекта системы лицензирования (8-ой абзац)	Тасис М&Е

5.4.3	Добавление текста, касающегося приведения в соответствие, внедрения и оценки правил и норм безопасности (Часть о технологии и безопасности применительно к безопасности движения)	Тасис М&Е
6		
7	Предложение на рынке транспортных услуг: подвергнуто полной редакторской переработке, изменена структура: прежний пункт 7.6 о TIR-картах удален: в соответствии с рекомендациями контрольного отчета (стр. 5, пункт 7.6) в ГЛАВУ 8 вставлены новые пункты о: - роли и функциях ассоциаций автомобильного транспорта; - CMR; - системе TIR-карт	
8	Потребности рынка: новая глава о стратегических рекомендациях, сделанных в исполнительном резюме о ситуации на рынке и обновлении сектора автомобильного транспорта.	Тасис М&Е
9	Услуги по техническому обслуживанию: новая глава; старая глава 8 о техническом обслуживании удалена.	Тасис М&Е, Национальный координатор проектов ТРАСЕКА от имени правительства Грузии

РЕЗЮМЕ

I Ознакомительная информация о проекте

В трех республиках Закавказья - Армении, Азербайджане и Грузии - подобно большинству прочих республик бывшего Советского Союза, существуют разногласия и напряженность в связи с переходом от жестко централизованной советской системы к свободному рынку. Поскольку эти республики стали независимыми в начале девяностых годов, в их экономике произошел значительный спад, имели место крупномасштабные увольнения сотрудников простаивающих предприятий, гражданские конфликты и отсутствие нормативной и институциональной базы. Хотя в настоящее время есть четкие признаки стабилизации, примирения и экономического роста, прошедшие шесть - семь лет возымели воздействие на экономику, уровень жизни, а, следовательно, и на сектор автомобильного транспорта. Политическая стабильность в течение ближайших нескольких лет - обязательное условие для дальнейшего укрепления и расширения все еще узкой социально-экономической базы, на которой в настоящее время основаны как официальные, так и неформальные инициативы развития в регионе.

В 1993 году в Брюсселе была проведена конференция, на которой встретились министры торговли и транспорта восьми получивших независимость закавказских и среднеазиатских республик. В результате конференции был образован коридор TRACECA (Транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия), который станет дополнять существующие маршруты из Европы в Среднюю Азию и конкурировать с ними. Настоящий отчет является результатом исследований под названием "Совершенствование автотранспортного обслуживания TRACECA", на проведение которых ушло немногим более года; эти исследования проводились в Закавказье и финансировались через программу TACIS Европейского сообщества, направленную на оказание технической помощи переходным экономикам республик бывшего Советского Союза.

II Рамки проекта и получатели помощи

В настоящем отчете мы указали, каким образом и при каких условиях сектор автомобильного транспорта в этом регионе должен приспособиться к новым политическим и социально-экономическим условиям. Исследование ограничивается только автомобильными перевозками грузов и не рассматривает пассажирские перевозки. Внимание сосредоточено на двух группах получателей помощи (реципиентов), к каждой из которых относится ряд вопросов, касающихся корректировки социально-экономических и политических условий для автомобильного транспорта:

- (1) **Министерства, отвечающие за автомобильный транспорт.** В сложившихся обстоятельствах срочно необходимо переопределить их роль в дальнейшем развитии сектора. Все государственные служащие, отвечающие за организацию сектора автомобильного транспорта в своих странах, просили представить более подробную информацию в отношении принятых мировых стандартов, правил и положений.

- (2) **Автотранспортные предприятия** в трех кавказских республиках. Руководство автотранспортных предприятий занимается адаптацией к новым условиям работы с переменными успехами. Некоторые действительно частные операторы и экспедиторы основали собственные компании, но большинство транспортных предприятий - это бывшие государственные предприятия, приватизированные или переведенные на коммерческие рельсы. Частная деятельность на этих предприятиях ведется путем сдачи транспортных средств водителям-частникам на месячной или недельной основе. Руководство сектора автомобильных грузовых перевозок проявило обширные знания, необходимые для эксплуатации автомобильного транспорта в тяжелых условиях. Теперь необходимо развить навыки коммерческой деятельности, базы опыта для которой в наличии нет; также по законам прошлого отсутствовали и стимулы для этого. Руководство желает обучаться ведению хозяйственной деятельности, методике расчета себестоимости и цены, управлению техническим обслуживанием и составлению бизнес-планов. Другой важный стимул развития частного транспорта - это сотрудничество с западно-европейскими предприятиями; с этой проблемой справиться было не просто. Поначалу западноевропейские предприятия не проявили интереса к транспортным предприятиям Закавказья, но в настоящее время уже есть серьезные наработки в создании совместных предприятий или прочие модели сотрудничества.

III **Характер хозяйственной деятельности и институциональные механизмы в бывших республиках Советского Союза**

Вкратце автомобильный транспорт советского периода имел следующие отличительные особенности:

- Социалистическая организация автомобильного транспорта породила крупные предприятия, интегрированные во всех республиках и выполняющие гораздо более разнообразную деятельность, чем транспортные предприятия в странах с рыночной экономикой;
- Министерства транспорта выполняли задачи непосредственного управления и надзора за сетями государственных хозяйственных единиц. Управленческие решения принимались в соответствии с подробными инструкциями, издаваемыми соответствующими центральными органами;
- Помимо государственных предприятий, принадлежащих министерствам транспорта, каждое министерство создавало свои специализированные автотранспортные предприятия для обслуживания соответствующей отрасли, что привело к высокой степени специализации. Разница между общецельвыми транспортными предприятиями и прочими, специализирующимися на обслуживании отдельной отрасли с конкретными требованиями - нормальное явление в практике грузовых автомобильных перевозок, но такая высокая степень специализации в странах с рыночной экономикой не встречается;
- Министерства и ведомства отвечали (отвечают) как за грузовые перевозки, так и за пассажирские автобусные перевозки. Это относится как с самой хозяйственной деятельности, так и к процессу принятия решений в этом секторе. В настоящем отчете делается особый упор на *разделение грузового и*

пассажирского транспорта. Управленческие требования, предъявляемые к этим двум типам деятельности, так же, как и к техническому уровню, весьма различны. Кроме того, пассажирский транспорт обычно субсидируется, в то время как в условиях рынка это не относится к грузовому транспорту.

IV Будущие институциональные требования к автогрузовым перевозкам в Закавказье

IV.A. Новая декларация миссии для транспортных институтов

Переход от социалистической к рыночной структуре экономики привел к образованию совершенно различных условий и, таким образом, к необходимости адаптации структур и организации институтов к новым условиям.

Предлагаемые новые задачи и политика государственных органов, в данном случае Департаментов автомобильного транспорта Министерства транспорта, совершенно другие. Теперь их задача заключается в том, чтобы *устанавливать нормы стандартизации и сертификации и официально закреплять эти нормы в новых законах и положениях.* Транспортным предприятиям приходится функционировать в рамках этих ограничивающих условий. Государство совершает действия по исправлению ситуации только в том случае, если эти условия не выполняются.

Хотя между исходными условиями и фактическими стартовыми позициями трех стран существует значительная разница, результат процесса перехода будет одинаков для всех стран, то есть: наличие сильного Департамента автомобильного транспорта в рамках специального Министерства транспорта. В будущем эти департаменты будут выполнять функции единственного государственного учреждения, уполномоченного разрабатывать нормативную среду для независимого сектора автомобильного транспорта.

IV.B. Обучение персонала без отрыва от производства

Несмотря на все хорошие намерения, рекомендации в отношении совершенствования организационной структуры министерств и государственных ведомств не приведут к автоматическому образованию достаточных условий. Новые организации смогут выжить и развиваться только тогда, когда они будут получать полную поддержку со стороны коллективов обладающего мотивацией и должны образом обученного персонала этих организаций, который в совокупности и будет отвечать за создание четкого лица соответствующего учреждения с добрым именем.

Хотя в техническом задании для настоящего проекта (TRACECA IRTS) отсутствуют конкретные указания, авторы по собственной инициативе добавили дополнительные рекомендации в отношении срочной необходимости проведения учебной программы для специалистов Управления автомобильного транспорта. Задание для учебной программы прилагается к настоящему отчету в качестве Приложения 2.

По практическим соображениям рекомендуется скоординировать и, предпочтительно, совместить предлагаемые учебные программы без отрыва от производства для Грузии, Армении и Азербайджана с проектом Мирового банка по деятельности по организации учебы без отрыва от производства на базе Министерства транспорта Грузии. Центр реформирования и восстановления транспорта, финансируемый Мировым банком, недавно открыл Учебный центр. Скоро в нем станут проводиться специальные учебные

курсы для руководителей и специалистов Министерства. В принципе, учебные курсы открыты и для участников из других стран, в частности, и стран региона (Армения и Азербайджан).

IV.B. Краткий обзор рекомендаций по каждой стране

- (1) Рекомендуется изменить текущую организационную структуру Министерства транспорта таким образом, чтобы было *больше ясности о статусе различных департаментов и отделов в этой структуре.*
- (2) Учитывая то, что все транспортные предприятия в настоящее время все еще включены в организационную структуру Министерства, рекомендуется *уделить самый высокий приоритет процессу приватизации этих предприятий.* Процесс также будет предусматривать официальный и юридический передачу всех активов транспортных предприятий (железная дорога, автобусные парки и метро) этим независимым государственным предприятиям после завершения процесса.
- (3) Рекомендуется провести структурную перестройку департаментов и отделов Министерства транспорта в *два этапа.* Первый этап будет считаться завершенным по завершении процесса приватизации.
- (4) В ходе первого этапа рекомендуется создать *отдельные департаменты* автомобильного транспорта, строительства и технического обслуживания дорог, железных дорог и гражданской авиации. В целях координации двусторонних и многосторонних транспортных проектов развития рекомендуется образовать дополнительный департамент специальных проектов. Специальные функции внутри департамента должны быть сосредоточены в *отделах.*

Однако никогда нельзя допускать, чтобы этот департамент стал “министерством в министерстве”. Департамент должен иметь временный характер и обеспечивать наличие соответствующих целевых групп, в которых бы осуществлялось тесное сотрудничество различных департаментов Министерства (напр., департамент автомобильного транспорта), направленное на оптимизацию эффекта от реализации проектов донорской помощи и на недопущение того, чтобы эффект от реализации этих проектов распространялся лишь на сам департамент специальных проектов.

- (5) В соответствии с общепринятой в европейских странах практикой рекомендуется образовать в ходе осуществления второй стадии отдельные департаменты пассажирского транспорта, грузового транспорта, гражданской авиации, и иметь департамент особых проектов. Как и в предыдущей организационной структуре, специализированные функции департаментов должны быть сосредоточены в отделах.
- (6) Чтобы ускорить и облегчить процесс трансформации, рекомендуется передать на временной основе все вопросы, связанные с приватизацией некоторых предприятий, входящих в организационную структуру министерства, *специальному отделу Министерства транспорта, занимающемуся вопросами приватизации,* и подотчетному непосредственно Министру транспорта и его Первому заместителю.

- (7) Рекомендуется провести четкую грань между задачами Министерства транспорта с одной стороны и дорожной полиции с другой стороны в отношении разработки правил и норм безопасности движения (задача Министерства) и управления этими правилами и нормами и контроля за их соблюдением (задача дорожной полиции). Кроме того, рекомендуется принять подходящие меры для регулярной оценки принятых правил и норм дорожного движения и, при необходимости, внесения изменений в них.
- (8) Рекомендации в отношении *обучения специалистов будущего Департамента автомобильного транспорта без отрыва от производства*: см. пункт IV.Б выше.

Азербайджан

- (1) Рекомендуется придать самый высокий приоритет задаче образования отдельного *Министерства транспорта*, которое бы отвечало за вопросы, касающиеся всех видов транспорта в комплексе. Это новое министерство будет заниматься исключительно разработкой комплексной транспортной политики, координацией работы различных видов транспорта и созданием нормативной базы для контроля и надзора за транспортным сектором в соответствии с мировыми стандартами.
- (2) Рекомендуется четко выделить все отделы имеющихся *государственных транспортных концернов* (для автомобильного транспорта - государственный концерн Азеравтонаглиат), которые в настоящее время занимаются регулированием и контролем работы транспортного сектора. Затем эти отделы будут собраны в одну группу и в качестве отдельного департамента включены в организационную структуру нового Министерства транспорта.
- (3) Рекомендуется образовать следующие департаменты в новом Министерстве транспорта: Департамент автомобильного транспорта, Департамент строительства и технического обслуживания дорог, Департамент железных дорог, Департамент гражданской авиации и Департамент морского хозяйства. В целях лучшей координации большого числа транспортных проектов развития, финансируемых различными многосторонними и двусторонними донорскими учреждениями, рекомендуется также образовать дополнительный департамент: Департамент особых проектов. Специализированные функции в рамках департаментов будут выполнять отделы.
- (4) Чтобы ускорить и облегчить процесс трансформации, рекомендуется на временной основе передать все вопросы, связанные с приватизацией некоторых предприятий, входящих в организационную структуру Министерства, в ведение *специального сектора по вопросам приватизации* нового Министерства транспорта, который будет подотчетен непосредственно Министру транспорта и его Первому заместителю.
- (5) Рекомендуется провести четкую грань между задачами *Министерства транспорта* с одной стороны и *дорожной полиции* с другой стороны в отношении разработки правил и норм безопасности движения (задача Министерства) и управления этими правилами и нормами и контроля за их

соблюдением (задача дорожной полиции). Кроме того, рекомендуется принять подобающие меры для регулярной оценки принятых правил и норм дорожного движения и, при необходимости, внесения изменений в них.

- (6) Рекомендации в отношении *обучения специалистов будущего Департамента автомобильного транспорта без отрыва от производства*: см. пункт IV.B. выше.

Грузия

- (1) Рекомендуется начать с активного внедрения предлагаемой организационной структуры Департамента автомобильного транспорта Министерства транспорта. В принципе, эта новая структура должна соответствовать рекомендациям, данным международными экспертами в соответствии с проектом TACIS - TIMOG (ноябрь 1994 года).
- (2) Рекомендуется *вести поиск решения проблемы избыточности персонала* Департамента автомобильного транспорта. Избыточность персонала Департамента будет наиболее очевидна в новом Отделе общей поддержки и административных вопросов (почти 50% от общего количества персонала).
- (3) Рекомендуется образовать *справочно-документационный центр*, в котором бы хранилась самая фундаментальная и свежая информация о законодательстве в области международных перевозок. По практическим соображениям такой справочно-документационный центр можно было бы включить в состав недавно созданной Учебной группы Центра реформирования и восстановления транспорта (TRRC) Министерства транспорта.
- (4) Рекомендуется рассматривать *жалобы* в отношении практики взимания чрезмерных и, в некоторых случаях, необоснованных сборов и/или штрафов с частных автотранспортных предприятий дорожной полицией и прочими официальными и полуофициальными властями.
- (5) Департаменту автомобильного транспорта рекомендуется выступить совместно с Учебной группой Центра реформирования и восстановления транспорта с инициативой организации *кратких учебных курсов для частных автотранспортных предприятий* с целью повышения их квалификации по конкретным предметам.
- (6) Рекомендуется провести четкую грань между задачами *Министерства транспорта* с одной стороны и *дорожной полиции* с другой стороны в отношении разработки правил и норм безопасности движения (задача Министерства) и управления этими правилами и нормами и контроля за их соблюдением (задача дорожной полиции). Кроме того, рекомендуется принять подобающие меры для регулярной оценки принятых правил и норм дорожного движения и, при необходимости, внесения изменений в них.
- (7) Рекомендации в отношении *обучения специалистов будущего Департамента автомобильного транспорта без отрыва от производства*: см. пункт IV.B. выше.

V. Требования рынка к эксплуатации автомобильного транспорта

Цель настоящего пункта заключается в том, чтобы дать некоторые комментарии и общие стратегические рекомендации для всего сектора грузовых автотранспортных перевозок. Рекомендации направлены на то, чтобы обеспечить возрождение и укрепление сектора и его соответствие требованиям мирового рынка. Рекомендации имеют общий характер и относятся к внешним и внутренним показателям качества и эффективности работы сектора автомобильного транспорта.

- (1) Приватизация и перевод сектора грузовых автотранспортных перевозок на коммерческие рельсы неизбежно произойдет в течение ближайших пяти лет. Если приватизация сектора грузовых автотранспортных перевозок окажется успешной, то ее необходимо будет провести с должным учетом положения предприятий-кандидатов на рынке, требований, которым им необходимо будет отвечать, и конкурирующих ресурсов имеющегося и потенциального предложения. Это означает, что в ближайшее время ряд государственных предприятий исчезнет. Министерству рекомендуется не сосредоточить усилия не на сохранении и субсидировании государственных предприятий, которые в настоящее время бездействуют, а **на приватизации наиболее жизнеспособных предприятий.**
- (2) В настоящее время величина подвижного состава превышает спрос. Вероятно, что какая-то дополнительная часть подвижного состава будет задействована при росте спроса на перевозки. Однако, тем не менее, когда экономика будет восстановлена, потребуются **значительное обновление подвижного состава**, не потому что транспортные средства технически устареют, а потому что они не будут отвечать новому спросу на перевозки (большие количества грузов будут возить на грузовиках, а не по железной дороге) и требованиям международных перевозок. Существующий подвижной состав можно применить для того, чтобы он взял на себя рост спроса на местные и внутрирегиональные перевозки в течение ближайших лет, и обеспечил приток доходов, необходимых для закупки (подержанных) транспортных средств, отвечающих мировым стандартам.
- (3) Ожидается, что рынок автомобильных перевозок значительно вырастет, как это было в Западной Европе в пятидесятых годах; ожидается, что спрос в будущем будет более разнообразным и универсальным. Это означает, что у автомобильного транспорта есть будущее, поскольку железнодорожный транспорт не может отвечать универсальному спросу. Успех сектора автомобильного транспорта Закавказья будет в высокой степени зависеть от **повышения уровня сервиса**. Качество уровня обслуживания определяется следующими критериями:
 - надежность (уверенность в прибытии груза);
 - скорость;
 - цена, предлагаемая клиенту;
 - качество дополнительных услуг (напр., материально-технического снабжения).

Транспортным предприятиям Закавказья рекомендуется повысить уровень сервиса, чтобы они могли конкурировать с предприятиями Ирана и Турции. Некоторые критерии предприятиям неподвластны, например, качество дорожной

инфраструктуры, которое влияет на скорость и затраты на эксплуатацию подвижного состава. Однако, надежность, цена и качество дополнительных услуг - это те области, которым предприятия должны уделить особое внимание.

- (4) Рекомендуется обеспечить широкие возможности для развития предпринимательства в мелком масштабе, а также на уровне более крупных предприятий. Опыт показывает, что производительность и эффективность повышаются за счет конкуренции. ***Политика на автомобильном транспорте должна обеспечивать возможность структурных перемен и модернизации на транспортных предприятиях в условиях рынка с высокой конкуренцией.*** Следует не допускать монополизма поставщиков транспортных предприятий.
- (5) В целях развития международных перевозок грузов государствам рекомендуется ***оговаривать в двусторонних договорах*** количество пропусков на въезд иностранных грузовиков в Закавказье и транзит через его территорию, а также на въезд грузовиков из Закавказья на территории прочих стран и транзит через них.
- (6) Хотя все транспортные предприятия выражают настойчивое желание выполнять международные перевозки (в Западную Европу), также следует рассмотреть возможность работы на внутрорегиональном рынке (в Закавказье). Возможные альтернативы для предприятий - это распределение и перевозка грузов в Закавказских республиках от портов Поти, Батуми и Баку в удаленные от моря регионы. В этом отношении ***важно, чтобы транспортные и экспедиторские предприятия Армении, Азербайджана и Грузии сотрудничали более активно.*** Как сообщается, все заказы на перевозку делаются лишь в одну сторону, и грузовики возвращаются пустыми. Вне всякого сомнения, что более активный обмен информацией о заказах на перевозку между транспортными предприятиями и экспедиторами уделение большего внимания планированию перевозок повысят эффективность и рентабельность автомобильного транспорта.
- (7) Хотя использование запасных частей, снятых со старых машин - привлекательный вариант, эту практику следует немедленно прекратить, потому что она вредит развитию промышленности. Учитывая растущий спрос на перевозки, использование запасных частей, снятых со старых автомобилей, приведет к тому, что спрос нельзя будет удовлетворить, потому что машин, пригодных к эксплуатации, не останется. В Главе 8 настоящего отчета даны более подробные рекомендации о техническом обслуживании и ремонте в случае поломок.
- (8) Ликвидность частных предприятий в Закавказье низка, а система коммерческих банков неразвита. Коммерческие банки не могут выдавать кредиты, а если и выдают, то под большие проценты. Следует уделить особое внимание получению кредитов на закупку машин и строительство складских помещений от Европейского банка реконструкции и развития. Рекомендуется сосредоточить усилия на развитии малого и среднего бизнеса. Крупным государственным предприятиям рекомендуется уменьшить размер подвижного состава и сократить персонал, чтобы организация могла отвечать спросу.

- (9) Государственным органам Закавказских республик рекомендуется и далее регулировать страховое дело и ответственность. В экономике западно-европейских стран запрещается эксплуатировать транспорт без страхования гражданской ответственности. Без наличия соответствующих систем страхования западно-европейские партнеры будут колебаться при принятии решений об инвестировании средств в совместные предприятия в Закавказье.
- (10) Ассоциации транспортных предприятий будут играть основную роль в развитии автомобильного транспорта. Ассоциациям автотранспортных предприятий рекомендуется повысить уровень обслуживания своих членов:
- мелкие и средние частные фирмы станут хребтом сектора автомобильного транспорта. Рекомендуется образовать специальные отделы, которые будут помогать мелким автотранспортным предприятиям получать лицензии и обеспечивать доступ к рынку (международных перевозок);
 - рекомендуется дифференцировать размер членских взносов в зависимости от количества транспортных средств;
 - ассоциации автотранспортных предприятий должны стать партнерами для министерств с одной стороны и представителями сектора грузовых автомобильных перевозок с другой стороны; они должны представлять интересы своих членов на переговорах с государственными органами. Важный аспект - обеспечение доступа к рынку, нормы времени вождения и отдыха, дорожные фонды, налогообложение и т.д.
- (11) Дорожные фонды и налогообложение - крупные проблемы в Закавказье. Практика взимания полулегальных сборов дорожной полицией и таможенными властями должна быть прекращена. Будущие министерства транспорта будут играть ключевую роль в предотвращении такой практики. Полулегальные сборы мешают развитию сектора и не вносят вклад в финансирование инвестиций на строительство дорожной сети.
- Налоги с пользователей автодорог должны быть основаны на относительной стоимости ущерба, наносимого дорогам различным оборудованием - налог с тяжелых транспортных средств должен быть выше, чем с легких транспортных средств.
- (12) Возможность *финансирования поставок новых транспортных средств* заключается в том, чтобы основать совместные предприятия между западно-европейскими и закавказскими транспортными предприятиями. Предприятия из Европы поставят подержанные транспортные средства возрастом приблизительно 5 лет. Поначалу установление контактов между закавказскими предпринимателями и западно-европейскими фирмами было трудной задачей ввиду отсутствия заинтересованности у западно-европейской стороны. Но в итоге посредничество между кавказскими и западно-европейскими предпринимателями увенчалось успехом, и в настоящее время три западно-европейских фирмы ведут (предварительную) деятельность, направленную на образование совместных предприятий в Азербайджане и Грузии.
- (13) В ближайшем будущем доля западно-европейских грузовиков, эксплуатируемых в Закавказье, будет расти. В настоящее время в Закавказье уже работают водители из Западной Европы, Турции и Ирана. Если их грузовики ломаются,

то достаточных возможностей для ремонта и технического обслуживания в Закавказье нет. Быстрая и надежная доставка запасных частей играет большую роль для транспортных предприятий: непредвиденные задержки оказывают отрицательное влияние на рентабельность и репутацию. У компании Вольво есть так называемая Служба действия, которая представляет собой центральный координационный центр в Европе, на помощь которого могут полагаться водители в случае поломки; водители могут связаться с центральным центром помощи в чрезвычайных ситуациях, и центр принимает меры к тому, чтобы обеспечить безопасность грузовика, водителя и груза и ремонт грузовика. Служба действия Вольво создала сеть технического обслуживания в Восточной Европе, и компания считает, что уже наступило время разворачивать эту деятельность и в Закавказье. В рамках настоящего проекта были установлены предварительные контакты; вне всякого сомнения, возможности организации сервисных станций для западно-европейских грузовиков в так называемых парках TIR в Закавказье есть.

VI. Подход к исследованиям и структура основного отчета

В Главе 1 приводится общая информация об исследованиях и описываются рамки и цели проекта. На схеме, приведенной на странице 6, объясняется подход, принятый для анализа текущей ситуации в секторе автомобильного транспорта в республиках Закавказья. Анализ проблем сектора автомобильного транспорта основан на принципе "сверху вниз"; спрос и предложение на транспорте нельзя рассматривать без связи с социально-экономическими и политическими процессами и институциональной средой.

В Главе 2 приводится анализ социально-экономической и политической среды сектора автомобильного транспорта с 1991 года. Из этой главы можно сделать вывод о том, что нижняя точка кризиса в республиках Закавказья уже позади, и что теперь есть возможности для развития экономических и политических структур. Благодаря возобновлению хозяйственной деятельности перспективы у сектора автомобильного транспорта на ближайшее будущее стали улучшились.

В Главах 3, 4 и 5 внимание уделяется институциональным требованиям укрепления транспортного сектора. Приведены отдельные отчеты по Армении, Азербайджану и Грузии. Структура отчетов по странам, а в некоторых случаях и текст отчетов, схожи. После краткого вступления, в котором приводится ознакомительная информация и конкретное описание среды в секторе автомобильного транспорта соответствующей страны, а также после краткого перечисления новых требований к рынку международных автомобильных перевозок в этих странах дается описание текущей организационной структуры различных государственных учреждений, отвечающих за автомобильный транспорт. В далее идущих пунктах приводятся предложения о дальнейшем совершенствовании соответствующих организационных структур. В случае Армении они предусматривают полную реорганизацию Министерства транспорта, а в случае Азербайджана рекомендуется образовать новое Министерство транспорта. В последнем пункте дается подробная информация о предлагаемых комбинированных программах обучения без отрыва от производства для специалистов департаментов автомобильного транспорта трех республик Закавказья.

В **Главе 6** приводятся комментарии о развитии спроса на перевозки автомобильным транспортом за последние 6-7 лет, и приводятся прогнозы в отношении тенденций развития спроса на перевозки на ближайшие годы.

В **Главе 7** дается описание организации и эксплуатации грузовых автотранспортных перевозок в Закавказье. После краткого вступления, в котором приводится информация о эксплуатации в бывшем Советском Союзе, даны отдельные отчеты по Армении, Грузии и Азербайджану. В отчетах по странам анализируется текущая деятельность по эксплуатации автомобильного транспорта и экспедированию в Закавказье. На предыдущей стадии проекта совместно с руководством частных и приватизированных автотранспортных предприятий Армении и Грузии было составлено 4 бизнес-плана. Пример бизнес-плана и методика составления бизнес-планов были представлены Министерству транспорта Армении.

В **Главе 8** рассматриваются требования рынка, которые он предъявляет к обновлению и структурной перестройке сектора автодорожного транспорта республик Закавказья. Одним из первоначальных условий развития **международных** автогрузоперевозок является возможность обслуживания транспорта, выполняющего международные перевозки, за пределами стран бывшего Советского Союза. Последний абзац Главы 8 описывает две основные международные конвенции по автомобильному транспорту: TIR-карты и CMR.

Глава 9 сосредоточена на совершенствовании управления техническим обслуживанием и капремонтом в секторе автомобильного транспорта. Эта глава полностью переработана по сравнению с прежней главой 8 по улучшению технического обслуживания, которая была представлена в проекте окончательного отчета.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Введение и историческая справка

Настоящий заключительный отчет завершает проводившееся на протяжении более одного года исследование под названием «TRACECA – совершенствование автотранспортных услуг». Исследование касалось трех кавказских республик – Армении, Азербайджана и Грузии – и финансировалось через европейскую комиссию программы TACIS, направленную на оказание технической помощи экономике республик бывшего Советского Союза (далее БСС) в переходный период.

В мае 1993 года в рамках межгосударственной программы TACIS в Брюсселе была проведена конференция, собравшая министров транспорта и торговли восьми государств-получателей помощи по программе TRACECA:

- | | |
|---------------|----------------|
| • Армения | • Киргизстан |
| • Азербайджан | • Таджикистан |
| • Грузия | • Туркменистан |
| • Казахстан | • Узбекистан |

На этой конференции в рамках программы TACIS была создана программа TRACECA (Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия). TACIS и восемь указанных государств намерены содействовать развитию маршрута TRACECA как альтернативного, конкурентного транспортного пути, дополняющего существующие пути из Европы в (Центральную) Азию (карта маршрутов и коридоров TRACECA – на следующей странице). Программа TRACECA корреспондирует с общей стратегией ЕС в отношении новых независимых государств-членов СНГ и направлена на достижение следующих целей:

- (1) оказание поддержки политической и экономической независимости республик и расширить для них возможности доступа на европейский и мировой рынок путем увеличения числа альтернативных транспортных путей;
- (2) укрепление региональной кооперации среди государств-получателей помощи;
- (3) использование программы TACIS в качестве инструмента для привлечения внимания других доноров, банков реконструкции и развития и частных инвесторов к транспортному сектору Кавказа и Средней Азии.

В рамках TRACECA было положено начало ряду проектов и среди них – TRACECA – «Совершенствование автотранспортных услуг» (далее – TRACECA IRTS). Проект «Совершенствование автотранспортных услуг» был разделен для двух регионов и, соответственно, на два отдельных проекта:

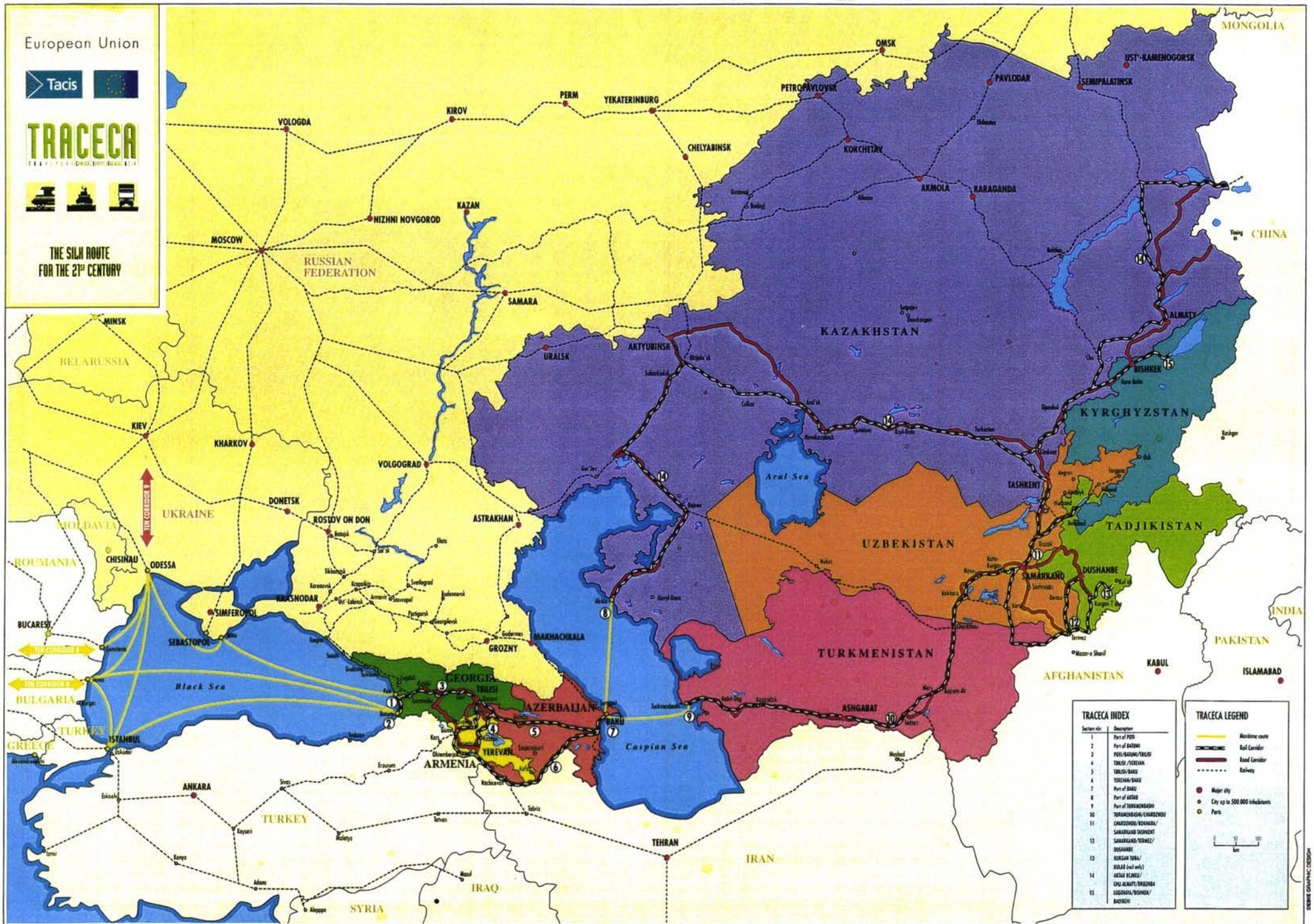
European Union



TRACECA
T R A C E C A



THE SILK ROUTE
FOR THE 21st CENTURY



TRACECA INDEX	
Section nr.	Description
1	Part of PODI
2	Part of BARDI
3	Part of BARDI / TIRASPOL
4	TIRASPOL / YEKATERINBURG
5	TIRASPOL / BAKU
6	YEKATERINBURG / BAKU
7	Part of BAKU
8	Part of AKSU
9	Part of TURKMENKORAN
10	TURKMENKORAN / TURKMENKORAN / TURKMENKORAN
11	SAHARKAND / YEKATERINBURG / SAHARKAND / YEKATERINBURG
12	SAHARKAND / YEKATERINBURG / SAHARKAND
13	BURGAN TURK / BURAN (not only)
14	AKSU / YEKATERINBURG
15	YEKATERINBURG / YEKATERINBURG / BAKU

TRACECA LEGEND	
	Maritime route
	Road Corridor
	Road Corridor
	Railway
	Major city
	City up to 500,000 inhabitants
	Port

Scale: 0 50 100 km

TRACECA IRTS – Кавказ:

- Армения,
- Азербайджан
- и Грузия, и

TRACECA IRTS – Центральная Азия:

- Казахстан,
- Кыргызстан,
- Таджикистан,
- Туркменистан,
- Узбекистан.

1.2 Цели проекта TRACECA IRTS – Кавказ

Проект имел следующие основные цели:

- (1) Совершенствование экономических условий для автотранспортных предприятий в Армении, Азербайджане и Грузии для обеспечения развития внутренних и международных перевозок в республиках Закавказья.
- (2) Оказание технического содействия перспективным частным (или приватизируемым) самостоятельным автотранспортным предприятиям для укрепления их позиций на рынке с тем, чтобы помочь им получить справедливую долю рынка транспортных услуг в будущем.

На основе этих общих целей и полученных данных о регионе были поставлены следующие практические задачи проекта:

- Провести анализ политических/экономических условий, в которых функционирует автотранспорт, включая анализ рынка транспортных услуг на Кавказе (спрос и предложение);
- Провести консультации по управлению парком грузового транспорта и его техническому обслуживанию
- Обеспечить следование всем существенным международным соглашениям по автотранспорту и провести консультации по их практическому применению, особенно в области Carnet TIR;
- Укрепить институты, действующие в области автотранспорта;
- Оказать техническое содействие ряду отобранных перспективных предприятий по грузовым перевозкам в разработке бизнес-планов.

1.3 Сфера деятельности по проекту и целевые группы

Сфера деятельности программы TRACECA ограничена пределами перевозки грузов и не касается проблем, имеющих место в секторе пассажирских перевозок. Цель проекта «TRACECA – совершенствование автотранспортных услуг» (TRACECA IRTS) заключается в укреплении сектора автотранспортных грузоперевозок Республик Закавказья. Проект направлен на укрепление сектора

автотранспорта республик через воздействие как на институты транспортного сектора, так и на транспортные предприятия.

1.3.1 Институты

В Республиках Закавказья политика в области автотранспорта определяется следующими министерствами:

Армения – Министерство транспорта.

Азербайджан – Управление транспорта и связи Министерства экономики, а также концерн «Азеравтоаглият» (бывшее Министерство автотранспорта).

Грузия – Управление автотранспорта Министерства транспорта.

Помимо указанных министерств и управлений развитием сектора автотранспорта занимаются развивающиеся ассоциации автоперевозчиков. Такие ассоциации были созданы во всех трех республиках.

Выяснилось, что указанные управления и министерства по-прежнему участвуют как в проведении политики, определяющей работу автотранспортного сектора, так и в хозяйственной деятельности по руководству работой как пассажирского, так и грузового транспорта. Поэтому различие между транспортными предприятиями (частного сектора) и министерствами (обеспечивающими необходимые условия для оказания транспортных услуг) не всегда является таким ярковыраженным как в Западной Европе. В западноевропейской экономико-политической системе разделение между практическим осуществлением перевозок, проведением политики в этой области, грузовым и пассажирским транспортом имеет место в том виде, как это представлено в нижеследующей таблице:

	Пассажирский транспорт	Грузовой транспорт
Проведение политики	Министерство транспорта, региональные и местные власти	Министерство транспорта, Министерство экономики (например, антимонопольное законодательство), Министерство по охране окружающей среды (например, контроль за выбросом вредных веществ транспортными средствами) Европейский Союз (директивы) Профессиональные союзы и ассоциации работодателей
Хозяйственная деятельность	Городские предприятия общественного транспорта (часто находящиеся в общественной муниципальной собственности, иногда частные предприятия) Региональные предприятия общественного транспорта (большой частью частные, иногда в общественной собственности)	Частные грузоперевозчики, «собственный» транспорт частных предприятий и экспедиторы

Предполагается, что в будущем эта западноевропейская модель послужит институциональным и экономическим прототипом также и для Кавказского региона.

Упор в работе по институциональному укреплению в рамках проекта IRTS был сделан на подразделения автотранспортного сектора, занятые проведением политики, и не коснулся хозяйственной деятельности транспортных министерств/управлений (транспортных предприятий, по-прежнему входящих в состав министерств), поскольку общим направлением проводимой в Армении и Азербайджане политики является приватизация хозяйственной деятельности в недалеком будущем, а в Грузии приватизация этих предприятий уже (почти) завершена.

1.3.2 Транспортные предприятия

Второй целевой группой данного проекта являются самостоятельные транспортные предприятия автотранспортного сектора. Консультанты проводили интенсивную работу с рядом частных/приватизированных транспортных предприятий в Азербайджане и Грузии. В Армении процесс образования частных автотранспортных предприятий находится в начальной стадии.

Основной упор при оказании технического содействия предприятиям был сделан на составлении бизнес-планов, общей консультациях по вопросам определения стоимости затрат для установления тарифов, управления парком грузовых

автомобилей и их техническому обслуживанию. В Армении техническая помощь была оказана Армянской ассоциации международных автоперевозчиков; здесь главная задача состояла в приведении этой ассоциации в соответствие с правилами IRU, с тем чтобы получить членство в МАС (Международный автотранспортный союз).

1.4 Основные проблемы и нерешенные вопросы, выявленные в автотранспортном секторе на Кавказе

Проблемы, перед лицом которых находится автотранспортный сектор Кавказа при выходе на международный рынок транспортных услуг, подразделяются на:

- (1) Приобретение отвечающих современным (европейским) стандартам транспортных средств и управление техническим обслуживанием имеющегося парка транспортных средств;
- (2) Присоединение к международным конвенциям и заключение двусторонних соглашений по перевозкам (квотированию), в особенности со странами-членами ЕС, которые в обычно очень строго придерживаются различных правил;
- (3) Отсутствие спроса на транспортные услуги. Для развития сектора грузового автотранспорта очень важно получение заказов на **зарубежные** грузоперевозки, поскольку импортные грузопотоки (с запада на восток и с юга на север) будут значительно доминировать над экспортными в течение, вероятно, продолжительного времени в будущем (3-5 лет);
- (4) Организация выдачи необходимой документации (визы и т.д.) водителям для работы в различных зарубежных странах и транзитного проезда по ним;
- (5) Отсутствие нормативного регулирования и институциональной организации работы грузового автотранспорта.

1.5 Структура отчета и рамки проблемного анализа

Цель данного проекта состоит в проблемном анализе и выработке рекомендаций для автотранспортного сектора. Функционирование этого сектора подвержено влиянию факторов и обстоятельств, как лежащих за его пределами, так и внутренних. Главное внимание в проекте уделяется среде, в которой функционирует этот сектор, однако сами входящие в него предприятия также не остались вне поля зрения. Таблица 1 на следующей странице показывает, какое влияние на автотранспортный сектор оказывает его окружение:

Схема на следующей странице наглядно демонстрирует, что транспортный сектор экономики Армении, Азербайджана и Грузии функционирует в чрезвычайно трудных условиях. Как экономическая, так и политическая системы подвергаются крупным изменениям с 1991 года, что привело к

политической нестабильности, международным конфликтам, отсутствию надлежащего законодательного регулирования и экономическому кризису. Эти факторы серьезно затрудняли работу автотранспортного сектора на протяжении последних пяти лет. Этот процесс завершился и настало время провести реорганизацию автотранспортного сектора и той среды, в которой он функционирует.

Структура настоящего отчета повторяет структуру этой таблицы: глава 2 содержит отчет о политических и экономических условиях, имевших место на Кавказе на протяжении последних пяти лет. Главы 3-5 содержат анализ институциональных установлений, в рамках которых функционирует транспортный сектор, а также рекомендации Консультантов по их совершенствованию.

В главах 6 и 7 рассматривается собственно автотранспорт. В главе 4 содержится анализ падения спроса на транспортные услуги в кавказском регионе, в то время как в главе 5 анализируется работа автотранспортных предприятий и предприятий, предоставляющих услуги, имеющие отношение к перевозкам (снабжение транспортного сектора).

Схема 1: Автотранспортный сектор и его среда



2. ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ КАВКАЗА В ОТНОШЕНИИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

2.1 Введение

На схеме 1 видно, что развитие транспортной системы нельзя рассматривать как изолированный процесс. Это в особой степени верно, если система находится на переходном этапе, как, например, в Закавказье, где с момента развала бывшего Советского Союза закавказские республики обрели независимость и превратились из социалистических государств с централизованной экономикой в государства с рыночной экономикой, многопартийными политическими системами и избираемыми представителями народа в государственных органах. Это привело к политическому и экономическому кризису, но сейчас экономические и политические системы стабилизируются (см. пункт ниже).

Спрос и предложение на транспорте находятся в тесной зависимости от социально-экономической и политической системы. В Закавказье на спрос на перевозки оказал влияние экономический кризис, который привел к развалу хозяйственной деятельности, следовательно, и к падению объемов перевозок, а в том, что касается предложения, то в этих странах начинается (Армения, Азербайджан) или почти завершена (Грузия) приватизация бывших государственных предприятий.

Таким образом, в настоящем отчете дана краткая характеристика переходного процесса, происходящего в политической и экономической среде, и его влиянию на сектор грузовых перевозок на Кавказе, до начала подробного анализа самого сектора.

2.2 Геополитическая среда: закавказский регион

Закавказские республики Армения, Азербайджан и Грузия расположены между Черным и Каспийским морем. В апреле 1991 года Грузия стала первой из Закавказских республик, объявившей независимость от Советского Союза; осенью того же года эту инициативу подхватили Армения и Азербайджан.

Дезинтеграция привела к развитию экономически и политически нестабильного переходного периода, но, представляется, что процесс перехода привел к положительным результатам. Все три республики приняли новые конституции в 1995 году и адаптируют свои законодательные системы в соответствии с новой политико-экономической системой. В регионе растет чувство оптимизма. Объем сельскохозяйственного производства растет, инфляция остается низкой, и в Армении и Грузии быстро восстанавливается экономика; в Азербайджане же большое экономическое воздействие оказывают ожидания начала добычи нефти в Каспийском море в середине 1997 года.

Экономики трех республик все в большей степени интегрируются с западом. Закавказье служит важным евразийским коридором для транспорта и связи, и Грузия планирует стать страной, через которой будет осуществляться транзит нефти, добываемой в Каспийском море. В Нагорном Карабахе, Южной Осетии,

Чечне и Абхазии достигнут мир, в результате чего страны получают необходимую стабильность для развития экономики и политических систем, следовательно, и для развития сектора (автомобильного) транспорта.

2.3 Экономический обзор Закавказья в 1989-1996 годах

2.3.1 Армения

Армения - внутриконтинентальная страна, сухопутная площадь которой составляет 29800 квадратных километров, а население - от 3,6 до 3,8 млн.чел.¹ Валовой национальный продукт на душу населения в 1995 году составил 570 долларов США.

За последние годы Армения испытала немало бедствий. Разрушительное землетрясение 1988 года серьезно разрушило инфраструктуру страны. В результате чрезвычайно суровых зим 1992 - 1994 гг. и связанного с этим дефицита тепла население и экономика пережили чрезвычайно суровые условия. Продолжительный конфликт в Нагорном Карабахе привел к экономической блокаде со стороны Турции и Азербайджана, а конфликт в Грузии также оказал отрицательное влияние на экономику Армении. Образовавшийся дефицит топлива и прочего сырья, необходимого для производства, привел к катастрофическим экономическим последствиям и нарушил индустриальную базу. Наследие советского централизованного планирования затормаживает процесс превращения Армении в современную в экономическом отношении страну. Страна унаследовала структуру производства и торговли еще со старых времен и до сих пор испытывает серьезные экономические трудности, связанные с распадом торговой, платежной и финансовой систем бывшего Советского Союза.

Азербайджан исторически является основным транзитным маршрутом Армении для перевозки нефти, газа и прочих товаров. За период с 1991 по 1993 годы валовой национальный продукт упал приблизительно на 60 процентов. Для роста Армении в будущем критическую роль играет позитивное развитие событий на Кавказе. В семилетнем карабахском конфликте наметилась тенденция к миру. Есть признаки сближения между Арменией и Турцией. Также быстро развивающаяся торговля с Ираном и укрепление стабильности в Грузии дали Армении возможность развивать транспортный сектор и ослабили изоляцию Армении.

Процесс экономической реформы начался с приватизации 87 процентов сельскохозяйственных земель и более чем 350 малых предприятий. Переход Армении к рыночной экономике ускорился за счет ослабления напряженности политической ситуации в регионе, что дало правительство возможность осуществления программы комплексной стабилизации и структурной экономической реформы. Валовой национальный продукт вырос в 1994 году вырос на 5.4 процента, а по результатам 1995 года обозначился стабильный рост

¹ Были обнаружены различные цифры, от 3283000 чел. по переписи 1989г. до 3 млн. (декабрь 1995г.) по оценке.

на уровне чуть выше 7 процентов. Инфляция в среднем за 1995 год составила 2 процента в месяц по сравнению с 46 процентами в месяц в первом квартале 1994 года. Учитывая тенденции, сложившиеся на настоящий момент, средняя инфляция за 1996 год составит 15 процентов.

Задача, стоящая перед Арменией, заключается в обеспечении стабильного экономического роста и занятости населения. Восстановление будет стабильным только в том случае, если оно будет сопровождаться значительными инвестициями в производственные мощности, инфраструктуру и развитие кадров.

Ожидается, что в течение следующих нескольких лет рост валового национального продукта будет обеспечен главным образом за счет развития частного сектора и повышения коэффициента использования мощностей. Ожидается, что объем производства в Армении будет расти приблизительно на 6-7 процентов в год по мере того, как программа реформ будет оказывать все большее влияние на экономику. Ожидается, что рост будет обеспечиваться и за счет экспорта на рынки бывшего Советского Союза, по мере того, как экономика бывших советских республик будет восстанавливаться, а также за счет все более широких контактов с нетрадиционными рынками, например, рынками стран Ближнего Востока и Европы.

Таблица 1: Экономические показатели Армении за период с 1991 по 1995 год (последняя статистика)

Экономические показатели	1991	1992	1993	1994	1995
Валовый национальный продукт в рыночных ценах, млрд. драм	15,9 ^a	62,0 ^a	3,9	187,5	548,0 ^b
Реальный рост ВВП (%)	-8,8	-52,4	-14,8	5,4	5,0
Инфляция потребительских цен (%)	100	825	1823	4962	178
Численность населения на конец года (млн.)	3,6	3,7	3,7	3,8	3,8 ^b
Экспорт продукции млн. долларов FOB	н.д.	335	165	216	248
Импорт продукции млн. долларов FOB	н.д.	405	392	401	661
Текущий счет ^c , млн. долларов ^c	н.д.	-50	-150	-231	-382
Обменный курс драм/доллар	н.д.	н.д.	75,00	288,36	405,93

Обменный курс на 30 августа 1996 года составил 418,8 драм за один доллар США

(a) миллиардов рублей. Драм был введен в ноябре 1993 года.

(b) По оценкам группы разведки "Экономист".

(c) За исключением официальных трансфертов.

Источник: Группа разведки "Экономист", третий квартал 1996 года

2.3.2 Азербайджан

Азербайджан занимает площадь 86000 квадратных километров и расположен на юго-восточных отрогах кавказских гор, а его восточная часть выходит на

Каспийское море. Около 40 процентов населения численностью 7.5 миллионов человек проживает в столице Баку. По оценкам, в 1995 году валовый национальный продукт на душу населения составил 480 долларов США. Азербайджан - один из старейших экспортеров нефти в мире. Страна также щедро наделена плодородными сельскохозяйственными землями и высокообразованной рабочей силой.

С момента обретения независимости в 1991 году до президентских выборов, которые состоялись в октябре 1993 года, Азербайджан преследовала политическая нестабильность. Она обострилась в результате трехлетней войны с Арменией из-за Нагорного Карабаха. С мая 1994 года соблюдается прекращение огня, были проведены переговоры о мире, на последнем раунде которых, состоявшемся в Москве в январе 1996 года, был достигнут значительный прогресс.

Нарушение торговли в республиках в бывшего Советского Союза и конфликт с Арменией стали основными источниками постоянного экономического спада и высокой инфляции. В результате войны в Чечне транспортные коммуникации между Азербайджаном и его основными рынками в сентябре 1994 года оказались отрезаны, что внесло вклад в ухудшение внешней торговли, следовательно, и ситуации в секторе транспорта. В результате этого валовый национальный продукт падал из года в год в течение периода между 1988 и 1994 годом, и достиг уровня 37 процентов от уровня 1988 года. В особой степени пострадал нефтегазовый сектор, где объемы производства упали с 13.8 до 9.6 миллионов тонн за период с 1987 по 1994 год в результате растущих проблем, связанных с инфраструктурой, несовершенными процедурами на производстве и истощением нефтяных месторождений. Чтобы обратить этот процесс вспять, государственная нефтяная компания SOCAR в сентябре 1994 года подписала договор о разделе продукции сроком на 30 лет с международным консорциумом компаний (АЮС), в соответствии с которым будут разрабатываться месторождения Чираг, Азери и глубоководная часть месторождения Гунаши, расположенного в Азербайджанской части Каспийского моря.

В 1995 году в результате постепенной стабилизации политической ситуации и прекращения огня в конфликте с Арменией правительство начало разрабатывать и осуществлять программу экономических реформ при поддержке Мирового банка и Международного валютного фонда. Инфляция в 1995 году составила приблизительно 411.7 процентов, упав с уровня 1664 процентов в 1994 году. В 1995 году был обеспечен быстрый прогресс в восстановлении финансовой стабильности путем применения жесткой финансовой и денежной политики. В течение 1995 года инфляция понизилась до приблизительно 8.5 процентов. За первую половину 1996 года инфляция продолжила падения, достигнув уровня 0.2 процента в месяц.

Государственная стратегия развития направлена на сохранение и укрепление экономической стабилизации, осуществление комплексной программы структурных реформ и создание условий для устойчивого роста, обеспечиваемого за счет развития частного сектора. Цена сырой нефти была повышена до мирового уровня, а со стоимости добытой сырой нефти взимается

25%-ный налог. По расчетам, цены на газ достигнут мирового уровня в 1997 году. Также были сняты ограничения с внутренней торговли.

Программа приватизации, утвержденная парламентом в сентябре 1995 года, предусматривает продажу двух третей государственных активов в производственном секторе в течение 1995 - 1997 годов. Приватизация началась с проведения денежных аукционов, на которых было выставлено на продажу около 8000 мелких предприятий, на долю которых пришлось 5 процентов всех активов; продажа должна завершиться к концу 1996 года. В течение первой половины 1996 года по крайней мере 20 средних и крупных предприятий были превращены в акционерные общества.

В среднесрочной перспективе республика обладает хорошим экономическим потенциалом. Однако его полная реализация будет зависеть от политической стабильности, от окончательного разрешения конфликта с Арменией и наличия адекватных трубопроводных и прочих транспортных связей с мировыми рынками. Ожидается, что инвестиции в нефтяную промышленность и рост объемов экспорта сырой нефти приведут к прекращению падения объемов производства нефти и росту объемов экспорта.

Таблица 2: Экономические показатели Азербайджана в 1991 - 1995 годах (последняя имеющаяся статистика)

Экономические показатели	1991	1992	1993	1994	1995
Валовый национальный продукт в рыночных ценах, млрд. манат	26,7 ^a	241,0 ^a	157,1	2130,8	9029,9 ^b
ВВП	-	-	1,7	1,9	2,0 ^b
Реальный рост ВВП (%)	- 0,7	- 22,6	- 23,1	- 21,1	- 17,2
Инфляция потребительских цен (%)	106	616	1130	1664	412
Численность населения на конец года (млн.)	7,2	7,3	7,3	7,4	7,5
Экспорт продукции млн. долларов ФОБ	н.д.	1275	697	637	547
Импорт продукции млн. долларов ФОБ	н.д.	786	819	778	668
Текущий счет, млн. долларов ^c	153	488	- 160	- 153	- 201
Обменный курс манат/доллар	54,60 ^c	268,70 ^c	92,60	1149	4414

Обменный курс по состоянию на 30 августа 1996 года составил 4304 манат за 1 доллар США.

(a) 9 миллиардов рублей.

(b) По оценкам группы разведки "Экономист".

(c) Рублей.

Источник: Группа разведки "Экономист", 3 квартал 1996 года.

2.4 Грузия

Грузия стала одной из первых республик бывшего Советского Союза, объявившей независимость. Население Грузии - 5.4 миллиона человек. Площадь - 70000 квадратных километров. В 1995 году расчетный доход на душу населения составил 440 долларов США.

Грузия служит основным транзитным коридором для перевозки товаров в Закавказье. Частный сектор стал развиваться в Грузии еще до обретения независимости, что отразилось на секторе автомобильного транспорта; приватизация в этой республике Закавказья почти полностью завершена. Грузия пострадала от сильного гражданского конфликта, который разгорелся после обретения независимости. Конфликт привел к появлению больших потоков беженцев (около 270000 человек), направлявшихся главным образом из Абхазии в другие части Грузии, что усугубило экономическую ситуацию в стране. В настоящее время действует соглашение о прекращении огня.

Война возымела отрицательное воздействие на грузинскую экономику. Кроме того, кризис в бывшем Советском Союзе, плохие условия торговли, нарушение каналов маркетинга и торговли, землетрясение и (временный) разрыв торговых отношений с Россией вслед за объявлением независимости ускорили экономическое падение. Объем производства падает с 1989 года. Однако темпы падения были в особой степени резкими в течение последних лет, и падение затронуло все секторы.

За период с 1989 по 1994 годы производство материальной продукции упало на 70 - 80 процентов, в результате чего падение объемов производства оказалось более резким, чем у всех остальных республик бывшего Советского Союза. В результате этого с 1990 года количество рабочих мест сократилось почти на 30 процентов, а уровень открытой безработицы вырос на 8.4 процента в декабре 1993 года. До 1991 года темпы инфляции в Грузии были низкими. За 1991 год цены выросли в среднем на 80 процентов, а за 1992 год - более чем на 900 процентов. К концу 1993 года годовые темпы инфляции достигли уровня 8400 процентов. Месячная инфляция за первые три квартала 1994 года достигла 60 процентов.

Прекращение огня в Абхазии в 1994 году изменило политико-экономическую ситуацию в Грузии. Благодаря установлению законности и порядка, в сентябре 1994 года правительство начало выполнение программы стабилизации и реформирования экономики при поддержке Международного валютного фонда и Мирового банка. Краеугольным камнем программы стабилизации стала значительная корректировка финансов, в результате которого дефицит бюджета в 1995 году сократился с 26 процентов валового национального продукта до 6 процента, а на 1996 года поставлена цель достичь дефицита бюджета, равного менее 4 процентам. Результаты оказались впечатляющими: средний уровень инфляции понизился за первые три квартала 1994 года на 64 процента, и с начала 1995 года составляет в среднем три процента. Успешная стабилизация заложила основу для введения новой национальной валюты, лари, в сентябре 1995 года.

Есть признаки, которые указывают на то, что в 1995 году в Грузии возобновился экономический рост, а реальный валовый национальный продукт вырос на 2.4 процента. Самый большой рост отмечен в сельском хозяйстве и сфере услуг, в особенности в (частном) секторе транспорта и в розничной торговле. Как сообщается, объем промышленного производства стабилизировался. Кроме того, резкое сокращение численности рабочей силы на государственных предприятиях (более 35 процентов с 1991 года) говорит о начале структурной перестройки.

Несмотря на первые успехи, экономическая ситуация остается хрупкой. Один из основных источников хрупкости ситуации заключается в слабой налоговой базе: налоговые поступления за первую половину 1996 года составили лишь 4.2 процента от валового национального продукта. Более того, многие основные реформы находятся лишь на стадии зарождения. Эта проблема наблюдается также и в секторе автомобильного транспорта. Приватизация средних и крупных предприятий только началась, и фирмам еще предстоит осуществить критическую адаптацию к сигналам рынка. Развивается банковский сектор и страховое дело. Дефицит энергии продолжает оставаться фактором, ограничивающим достижение прежних уровней объема производства.

На 1996 год государство наметило амбициозную программу реформ. Программа предусматривает несколько целей. Она направлена на улучшение и консолидацию финансового положения Грузии за счет принятия мер по расширению налоговой базы и совершенствованию налогового администрирования. Ожидается, что значительный приток иностранных инвестиций в восстановление нефтепровода обеспечит базу роста и для других отраслей. По оценкам, объемы инвестиций постепенно повысились, достигнув 5.1 процента от валового национального продукта в 1996 году, а к 1998, по расчетам, должны выйти на уровень 11 процентов. Государственные инвестиции будут направлены главным образом на восстановление и перестройку физической инфраструктуры, необходимой для поддержки развития частного сектора. Ведется реализация крупного проекта Мирового банка, направленного на восстановление и реконструкцию главных магистралей, что окажет положительное влияние на развитие сектора автомобильного транспорта.

Таблица 3: Показатели экономического развития Грузии за период с 1991 по 1995 год (последняя имеющаяся статистика)

Экономические показатели	1991	1992	1993	1994	1995
Валовый национальный продукт в рыночных ценах, млрд. драм ^a	21	186	16397	1363636	3954581 ^b
ВНП	- 20,1	- 44,8	- 25,4	- 11,4	2,4 ^c
Реальный рост ВНП (%)	78,7	809,9	3125,7	18916,0	183,2
Инфляция потребительских цен (%)	5,42	5,41	5,38	5,36	5,36
Численность населения на конец года (млн.)	н.д.	267	457	381	356 ^d
Экспорт продукции млн. долларов FOB	н.д.	645	905	744	683 ^d
Импорт продукции млн. долларов FOB	н.д.	- 319	- 485	- 446	- 410 ^d
Текущий счет, млн. долларов ^c	н.д.	79	568	984	1100 ^b
Обменный курс манат/доллар	30,00	22,0	12280	1102300	1,25

Обменный курс на 4 сентября 1996г. составил 1.27 лари : \$1.

- (a) Валовый национальный продукт в 1991-1992 годах, миллиардов купонов в 1993-1995 годах.
- (b) По оценкам группы разведки "Экономист".
- (c) По оценкам TACIS.
- (d) По оценкам Международного валютного фонда.

Источник: Группа разведки "Экономист", 3 квартал 1996 года.

3. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СЕКТОРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА АРМЕНИИ

3.1 Введение

Развитие сектора автомобильного транспорта Армении все еще сильно сдерживается неблагоприятными политическими и экономическими условиями. Будучи полностью изолированной от моря, Армения зависит от готовности граничащих с ней государств пропустить ее грузы к морским коммуникациям. В настоящее время в связи с напряженными политическими отношениями границы соседней Турции остаются закрытыми для перевозки грузов. Из-за продолжающихся столкновений с Азербайджаном отсутствуют торговые отношения также и с этим государством. Небольшой торговый коридор открыт между Арменией и Ираном, и в настоящее время до половины импортируемых товаров поступает в страну по этому коридору. Большая часть этих товаров исходит со свободных от налогообложения рынков в Дубаи. Почти все грузы, происходящие из Соединенных Штатов и Европы, доставляются в черноморский порт Поты в Грузии и оттуда перевозятся в Армению через грузинскую территорию.

К сожалению, армянские перевозчики грузов находятся в проигрышном положении по отношению к своим коллегам в Грузии и Иране. В Грузии главную проблему представляют завышенные (полулегальные) тарифы, применяемые, в особенности, в отношениях с зарубежными грузоперевозчиками, а в Иране проблема заключается в том, что иностранным грузоперевозчикам топливо предлагается по ценам, во много раз превышающим нормальные для этой страны.

Министерство транспорта Армении все еще находится в процессе надлежащей организации регулирования и координации независимого сектора автотранспорта. Основной задачей министерства по-прежнему остается контроль за деятельностью государственных предприятий, имеющих отношение к транспорту. В то же время по сравнению с прежними условиями государственного контроля, положение полностью изменилось. Все государственные субсидии были прекращены, и, соответственно, предприятиям теперь приходится полагаться, как и любому частному предприятию в отрасли, на свои собственные ресурсы для осуществления своей деятельности. Принимая во внимание нынешнее финансовое состояние предприятий, эти ресурсы являются минимальными.

Внутри министерства ответственность за управление и координацию в автотранспортном секторе распределена среди нескольких управлений. Управление грузоперевозок и единой транспортной системы выполняет функцию координации, в то время как другие управления отвечают за различные контрольные и служебные аспекты: лицензирование, международные отношения, контроль за безопасностью.

Небольшой по численности профессиональный штат каждого управления стоит перед необходимостью приспособиться к новой ситуации в экономике с преобладанием рыночных отношений. На одобрение Парламента был

представлен новый закон, регулирующий отношения в транспортном секторе, и система лицензирования автотранспортных услуг разрабатывается в соответствии с этим новым законом. Министерство транспорта подготовило первый проект, который в настоящее время рассматривается министерствами экономики, финансов и юстиции. К настоящему времени все еще не ясно какое из министерств будет наделено правом выдачи лицензий: транспорта или экономики.

Несмотря на уже предпринятые Министерством положительные шаги по совершенствованию общих условий в отношении формулирования новой транспортной политики и принятия соответствующих законов, а также внутренней реорганизации самого Министерства, предстоит еще проделать значительную работу по дальнейшему совершенствованию организационной структуры Министерства и повышению профессионального уровня его штата.

Предложения по дальнейшему совершенствованию следующие:

- Для содействия развитию автотранспортного сектора Министерству транспорта необходимо произвести детальную оценку требований, предъявляемых к рынку автотранспортных услуг, и соответствующих потребностей в специальных услугах.
- Четкое определение различных функций и соответствующих видов деятельности различных управлений и структурных подразделений, имеющих отношение к автотранспорту (грузового транспорта, экономических исследований, технического развития, безопасности движения и международных отношений).
- Четкое определение задач и необходимой квалификации персонала Управления в соответствии с новыми функциями.
- Разработка учебной программы для повышения квалификации и навыков персонала Управления.

В соответствии с текущим заданием по проекту TACIS-TRACECA (Совершенствование автотранспортного обслуживания) в настоящем докладе основное внимание уделяется мерам, которые могут быть предприняты для повышения эффективности деятельности Министерства транспорта, в особенности в отношении предприятий, занимающихся международными автоперевозками.

3.2 Текущее состояние сектора грузового автотранспорта Армении

В настоящее время в рамках переходного периода от государственной централизованной экономики к свободной рыночной организация деятельности сектора грузового автотранспорта основана на возникшей сложной структуре неформальных отношений. Эти отношения официально не фиксируются, а также отсутствует достоверная информация о перемещениях грузов по территории Армении.

Автотранспортные грузовые перевозки внутри страны в большинстве случаев осуществляются частными перевозчиками на неофициальной основе. В этих целях в нескольких местах в Ереване спонтанно возникли "свободные транспортные рынки". Потенциальные клиенты в стремлении осуществить

перевозку своих грузов по наиболее низкой цене приходят на эти рынки и заключают сделки напрямую с выбранными ими перевозчиками. Довольно часто такими перевозчиками выступают водители-частники, которые арендуют транспортное средство от случая к случаю у государственного транспортного предприятия.

Международные грузовые автоперевозки в Армении в силу ряда экономических и политических причин находятся в руках неармянских перевозчиков. Для доставки в Ереван грузов, поступающих из Соединенных Штатов и Европы через черноморский порт Потти, экспедиторы предпочитают нанимать грузинских перевозчиков. Доставка в Ереван грузов, происходящих со свободных рынков в Дубаи, как правило осуществляется через иранский порт Бандар Абас иранскими перевозчиками. Нынешние условия практически исключают для потенциальных международных частных перевозчиков Армении возможность осуществлять свою деятельность за пределами страны (см. раздел 1 "Введение").

На официальной основе автоперевозки грузов в Армении осуществляют лишь несколько государственных автопредприятий, из которых крупнейшим является Армкарготранс. Несмотря на то, что эти предприятия (и, таким образом, государство) по-прежнему являются формальными собственниками обширного парка транспортных средств, их деятельность не укладывается ни в какие приемлемые стандарты. Техническое состояние значительной части их транспортных средств очень плохое, рыночные условия являются плачевными и конкуренция с упомянутыми выше более эффективными и гибкими перевозчиками неформального частного сектора не позволяет им осуществлять свою деятельность в нормальном порядке. После распада советской системы и последующего прекращения выплаты субсидий эти предприятия стали финансово совершенно самостоятельными. Имеются планы по приватизации этих предприятий, однако при нынешних обстоятельствах сделать это будет очень непросто.

Единственным связанным с перевозками грузов сектором армянской экономики, находящимся в хорошем состоянии, на настоящий момент является ряд успешно функционирующих предприятий по экспедированию грузов. От имени своих клиентов как из Армении, так и зарубежных, эти предприятия специализируются на доставке грузов по наиболее выгодным ценам и в самые короткие сроки несколькими видами транспорта. Эти предприятия по экспедированию грузов создали свою собственную сеть международных связей и работают в тесном сотрудничестве с иностранными компаниями в качестве партнеров по совместному предприятию (из Ирландии, Ирана и Грузии) или поставщиков транспортных средств и водителей (из Грузии).

3.3 Организационная структура Министерства транспорта

Ответственность за всю деятельность, осуществляемую Министерством транспорта, распределена между министром транспорта, его первым заместителем и тремя заместителями. Несмотря на то, что начальники некоторых управлений и руководители государственных предприятий докладывают непосредственно министру, руководство повседневной

деятельностью большинства линейных и кадровых подразделений возложено на четырех заместителей министра (см. схему Организация Министерства транспорта Армении в приложении 2).

При этом, однако, было подчеркнуто, что распределение обязанностей по руководству между министром и его заместителями не следует понимать слишком буквально, так как предпочтение отдается гибкости руководства и контроля.

Интересно отметить, что несмотря на общее намерение правительства приватизировать большую часть государственных предприятий, все государственные предприятия, имеющие отношение к транспорту, по-прежнему остаются включенными в организационную структуру министерства. Тем не менее были разработаны планы изменения этой структуры и создания системы, в которой служебные и руководящие функции министерства будут отделены от ныне самостоятельных государственных предприятий.

Общее число занятых в различных управлениях и подразделениях Министерства транспорта составляет 60 человек. Таким образом, средняя численность одного подразделения министерства составляет 4 человека, за исключением отдела внутренней службы, занимающегося административными вопросами, численность работников которого составляет 10 человек.

Департаменты и отделы министерства, осуществляющие работу по координации и контролю в области грузового автотранспорта, следующие:

- 1) Департамент координации грузового транспорта и единой транспортной системы.
- 2) Отдел безопасности движения и дорожного контроля.
- 3) Департамент технического развития (также занимается лицензированием).
- 4) Департамент экономических исследований (также занимается общей политикой в области транспорта) и
- 5) Отдел внешних связей

3.3.1 Департамент координации грузового транспорта и единой транспортной системы

Основные функции этого управления в новой организационной структуре в общих чертах следующие:

- осуществление наблюдения за частными и государственными предприятиями, занимающимися грузовыми автоперевозками,
- выработка политики в отношении грузового транспорта и
- оказание содействия в управлении деятельностью, осуществляемой автопредприятиями.

Общая численность персонала управления составляет 4 человека, включая его руководителя. В настоящее время начальник управления по-прежнему тратит большую часть рабочего времени (более 80 %) на координацию работы государственного предприятия Армкарготранс, являясь его директором.

3.3.2 Отдел безопасности движения и дорожного контроля

Отдел безопасности движения в отношении автотранспорта занимается, главным образом, вопросами непосредственной безопасности на дорогах (оборудование магистралей знаками и разметкой, контроль за состоянием дорожного покрытия и т.д.) и в меньшей степени - вопросами безопасности, связанными с техническим состоянием транспортных средств и социальными условиями работы водителей.

Одной из задач отдела безопасности движения в советский период было осуществление контроля за работой учебного института, осуществлявшего подготовку водителей государственных автотранспортных предприятий и повышение их квалификации в вопросах техники безопасности, основ механики и оказания первой медицинской помощи. После распада Советского Союза институт был приватизирован, и его деятельность в настоящее время, к сожалению, находится вне пределов контроля со стороны правительства.

Государственные автотранспортные предприятия выработали свою собственную систему регулярной проверки технического состояния своих транспортных средств и состояния здоровья водителей. Ранее Министерство транспорта, являясь составной частью транспортной системы страны, также несло ответственность за общее руководство этой системой контроля. В новой ситуации, однако, необходимо будет сформулировать новые правила технической безопасности как для формирующегося частного сектора, так и для ставших теперь самостоятельными государственных предприятий, а также разработать новый порядок их эффективного применения и контроля за их соблюдением.

Несмотря на то, что начало этому было удачно положено Министерством, которое сформулировало новые правила в увязке с проектом правил выдачи лицензий на услуги автотранспорта, они еще не приобрели официального характера, и, согласно мнению компетентных лиц в правительстве, хаос все еще, к сожалению, преобладает.

3.3.3 Департамент технического развития

В рамках прежней системы этот Департамент выполнял важную функцию оказания всестороннего технического содействия государственным транспортным предприятиям. Департамент решал любые проблемы технического обеспечения и руководства.

В условиях свободного рынка положение вещей кардинально изменилось, и департамент работает над тем, чтобы овладеть новой ситуацией. На него возложена задача разработки новой системы регулирования, включая подготовку проекта правил лицензирования. Консультативная помощь департаменту оказывается главным юрисконсультантом и арбитром министерства.

В отношении автотранспортных предприятий, осуществляющих перевозки исключительно в пределах определенных регионов, было принято решение делегировать полномочия по лицензированию этой деятельности местным

органам власти этих регионов. Министерство транспорта будет разрабатывать общие положения, а также будет осуществлять выдачу лицензий межрегиональным и международным автоперевозчикам.

Со стороны развивающегося частного сектора автотранспорта, который, по крайней мере в своей связанной с грузовыми перевозками части, по-прежнему осуществляет свою деятельность в тени неофициальных отношений, все еще имеется некоторое отрицательное отношение к введению какого-либо вида регулирования этой деятельности со стороны правительства. Такое положение, однако, в будущем, вне всякого сомнения изменится, и правительство в известной мере должно быть готово к тому, чтобы в этот момент представить готовую систему регулирования, которая обеспечит официальное функционирование этого сектора.

Помимо вышеуказанной задачи подготовки правового обеспечения лицензирования, департамент должен обеспечить общий контроль и руководство процессом приватизации, координировать работу по вопросам охраны природы, а также осуществлять общее руководство технической поддержкой, оказываемой Министерством приватизированным предприятиям.

3.3.4 Департамент экономических исследований

В настоящее время этот департамент, в первую очередь, занимается сбором данных по ключевым параметрам деятельности государственных транспортных предприятий, которые, по-прежнему, в значительной части входят в систему Министерства транспорта, анализом этих данных и прогнозированием транспортных потоков.

Кроме того, департамент отвечает за выработку налоговой политики в отношении транспортного сектора экономики и установление справедливых тарифов для частного и государственного пассажирского транспорта. Государственные предприятия, занимающиеся перевозкой пассажиров (железная дорога, метро и автобусные парки), по-прежнему получают субсидии от правительства, однако, скорее всего выплата им субсидий будет прекращена в 1997 году из-за бюджетных трудностей. Департамент участвует в работе по согласованию структуры тарифов на перевозку пассажиров, осуществляемую как частными, так и государственными транспортными предприятиями. На рынке транспортных услуг по перевозке грузов цены не регулируются правительством.

В нынешней ситуации, когда все большая часть грузового транспорта приватизируется, перед департаментом встает необходимость решать новые задачи. Основной из них является координация и сбор данных по работе частных и государственных транспортных предприятий, а также анализ и оценка их деятельности в свете проводимой в области транспорта политики.

Однако в нынешних условиях, когда по крайней мере 80% экономической деятельности в стране осуществляется на неофициальной основе, координационная работа департамента серьезно затруднена отсутствием достоверных данных и экономических показателей. На основании скудной информации, предоставляемой Статистическим бюро и транспортными отделами

местных органов власти, департамент может составить только приблизительные оценки текущих и будущих грузопотоков на территории Армении. Как уже указывалось, частные перевозчики грузов по армянской территории действуют "подпольно", стремясь, главным образом, избежать контроля со стороны правительства и уплаты налогов (преимущественно, НДС). Несколько более достоверная информация может быть получена о перемещении грузов через границы Армении, однако и эти данные зачастую оказываются ненадежными ввиду ненадлежащего ведения записей таможенными службами.

Департамент тесно сотрудничает с транспортным отделом Министерства Экономики. Проекты и программы, относящиеся к транспортному сектору, как правило, определяются, готовятся и формулируются департаментом, после чего представляются в Министерство экономики для одобрения и последующих мероприятий (окончательного формулирования и организации тендеров).

Наконец, департамент оказывает помощь министру и его специалистам в выработке надлежащей транспортной политики в Армении. В будущем департамент, возможно, будет играть определенную роль в реализации правового регулирования выдачи лицензий, однако как распределяются обязанности в этой области между этим департаментом и департаментом технического развития, предстоит еще выяснить.

3.3.5 Отдел внешних связей

Основной задачей этого отдела является установление контактов с соответствующими органами в других странах и подготовка и заключение официальных соглашений в области транспорта с этими странами. К настоящему времени заключены официальные соглашения со следующими государствами: Грузия, Российская Федерация, Иран, Сирия, Ливан, Греция, Болгария, Румыния, Кипр, Молдавия, Туркменистан и Узбекистан.

Одной из главных проблем в области автотранспорта является то, что весьма часто реальная ситуация, сложившаяся "на дороге", существенно отличается от добрых намерений сформулированных и изложенных в официальных соглашениях. Очевидно, что соглашения не предусматривают ни случаев насилия, практику взимания платы за транзитный провоз грузов по незаконным тарифам, ни санкций, которые могли бы применяться, когда такие явления имеют место.

Для контроля за практическим соблюдением соглашений по транспорту необходимы дальнейшие двусторонние контакты на регулярной основе с соответствующими странами (Грузия неоднократно упоминалась в этой связи), и, что еще более важно, необходимо принять взаимные обязательства по определенным принудительным мерам, которые применялись бы в случае возникновения различных нарушений, противоречащих духу соглашения.

3.4 Предложения по дальнейшему совершенствованию организационной структуры

3.4.1 Четкое разделение обязанностей между функциональными департаментами и отделом общей поддержки

Существующая организационная структура Министерства транспорта характеризуется нескоординированным и бессистемным распределением обязанностей и задач между различными управлениями и отделами (см. приложение 3.1). Общее руководство и контроль за деятельностью этих управлений и отделов, осуществляемые министром и его заместителями, носят более или менее беспорядочный характер. Все заинтересованные стороны согласны в том, что в связи с проходящей реформой необходимы срочные изменения организационной структуры министерства, также как и большая ясность положения, которое занимают различные управления и отделы в этой структуре.

В качестве первого шага рекомендуется выделить в рамках организации функции общей поддержки (бухгалтерский учет, кадры, администрация, правовые вопросы и внутренняя безопасность) и объединить их под общим названием "Внутренние службы". Эта группа работников была бы подчинена министру и его первому заместителю в качестве административного отдела.

Следующим шагом будет перестройка департаментов и отделов в два этапа. Первый этап будет считаться завершенным, а второй этап будет следовать за ним только по завершении процесса приватизации транспортного сектора, в частности, той его части, которая относится к грузовым перевозкам. Тот же процесс будет предусматривать и официальный вывод всех государственных транспортных предприятий, таких, как железные дороги и метро, из структуры Министерства транспорта. В процессе трансформации будет создана база правил и положений, регулирующих повседневную деятельность этих независимых государственных и частных предприятий. Также будет создан соответствующий эффективный и действенный механизм контроля, предназначенный для регулярных проверок этих правил и норм.

3.4.1.1 Период перехода к приватизации и отделению

Как уже упоминалось ранее, правительство имеет твердое намерение передать в частные руки большинство государственных предприятий, в том числе и все государственные предприятия грузового автотранспорта. В настоящее время эти предприятия входят в организационную структуру министерства, и руководство ими осуществляет Управление координации грузов. Приватизация этих предприятий и их преобразование в акционерные общества осуществляется в настоящее время и должно завершиться к концу 1997 года.

Имеются в то же время сложности, которые могут замедлить процесс преобразования. С распадом системы централизованного планирования Министерство транспорта потеряло возможность предоставлять своим предприятиям значительные финансовые ресурсы. Все предприятия грузового транспорта, унаследовав обширные парки изношенных транспортных средств и оборудования, оказались, таким образом, не в состоянии осуществлять свою

деятельность на прибыльной основе. До тех пор, пока не будет предпринята мощная кампания по изменению структуры, и что более важно, размеров этих предприятий, будет весьма затруднительно найти подходящих частных инвесторов, готовых принять как активы, так и пассивы этих предприятий.

Для того, чтобы ускорить процесс преобразования предприятий и содействовать ему, рекомендуется передать на временной основе все вопросы, связанные с приватизацией отдельных предприятий, входящих в структуру министерства, в ведение самостоятельного отдела в рамках заинтересованных управлений Министерства транспорта.

Задачи этого временного сектора можно представить в следующем виде:

- Преобразование отдельных предприятий в акционерные общества (создание правовых основ и подготовка ликвидационного баланса, показывающего активы и пассивы данного предприятия).
- Содействие правильному осуществлению процесса приватизации.
- Общее руководство предприятиями до того времени, когда они будут приватизированы и официально выведены из организационной структуры министерства.

Этот сектор автоматически прекратит свою деятельность, как только процесс приватизации будет завершен.

Еще один препятствующий фактор - это, без сомнения, то, что на создание и образование соответствующей юридической базы и механизма контроля за полностью независимым сектором транспорта уйдет некоторое время. Процесс будет предусматривать программу интенсивного обучения специалистов министерства транспорта новым задачам..

3.4.1.2 Первая стадия

Сроки проведения этой стадии трансформации будут, таким образом, зависеть от темпов осуществления вышеупомянутых процессов. Учитывая ту работу, которая уже ведется по нормативным и законодательным аспектам задачи, по оценкам, на осуществление всего процесса уйдет по крайней мере еще один год.

В течение этого переходного периода рекомендуется произвести структурную перестройку организации Министерства транспорта таким образом, чтобы обеспечить максимальную поддержку процессу трансформации, выбирая кратчайшие по возможности пути управления наиболее тонкими и критическими элементами этого процесса.

Подобно процессу образования специального подразделения для Внутренних служб, как было рекомендовано выше, предлагается обособить функции стратегической специализированной поддержки в рамках организационной структуры Министерства (общая транспортная политика, юридические вопросы и внешние сношения, а также, временно, приватизация), и сгруппировать их под заголовком "Специализированные службы". Как и Внутренние службы, этот отдел также будет находиться под непосредственным управлением и контролем Министра транспорта и Первого заместителя министра.

Далее рекомендуется создать специальные департаменты для уже определенных отделов Министерства транспорта: Департамент автомобильного транспорта,

Департамент строительства и технического обслуживания дорог, Департамент железных дорог и Департамент гражданской авиации. Главы этих Департаментов получают статус заместителей министра. В целях лучшей координации большого числа осуществляемых в настоящее время и будущих транспортных проектов развития, финансируемых различными многосторонними и двусторонними донорскими учреждениями, предлагается также образовать дополнительный департамент: Департамент особых проектов.

Наконец, рекомендуется создать отделы по различным видам специальных функций внутри департаментов. В случае с автомобильным транспортом это будет Отдел экономических исследований и автотранспортной политики (как пассажиры, так и грузы) и отдел безопасности движения и технической поддержки.

3.4.1.3 Вторая стадия

Только после завершения процесса трансформации и последующей стабилизации четко установленных нормативных и контрольных функций в организационной структуре Министерства транспорта можно начинать осуществление второй стадии плана структурной перестройки. Главная цель такой структурной перестройки заключалась бы в том, чтобы привести организационную структуру Министерства в большее соответствие в том, что стало обычной практикой в других, особенно западно-европейских, странах.

Следует провести четкую грань между пассажирским и грузовым транспортом, будь то автомобильный, железнодорожный или водный транспорт, в соответствии с мировыми стандартами; каждая группа должна иметь собственные определенные характеристики и требования в отношении поддержки, регулирования и контроля. К воздушному транспорту, обладающему собственными строгими (международными) нормами и механизмами контроля, обычно относятся как к отдельной единице в организационной структуре транспорта.

Таким образом, в ходе второй фазы структурной перестройки рекомендуется образовать специальные Департаменты пассажирского транспорта, грузового транспорта, включающие прежние автодорожные и железнодорожные управления, а также Департаменты гражданской авиации и особых проектов. Департаменты пассажирского транспорта, грузового транспорта и гражданской авиации могли бы возглавлять заместители министра.

Ввиду особой сложности некоторых задач и сфер ответственности, в частности, те из них, которые относятся к новым Департаментам пассажирского и грузового транспорта (в частности, лицензирование и внешние сношения), было бы лучше отвести эти специализированные функции на этой второй стадии подальше от центра и передать их непосредственно Департаментам, к которым они относятся.

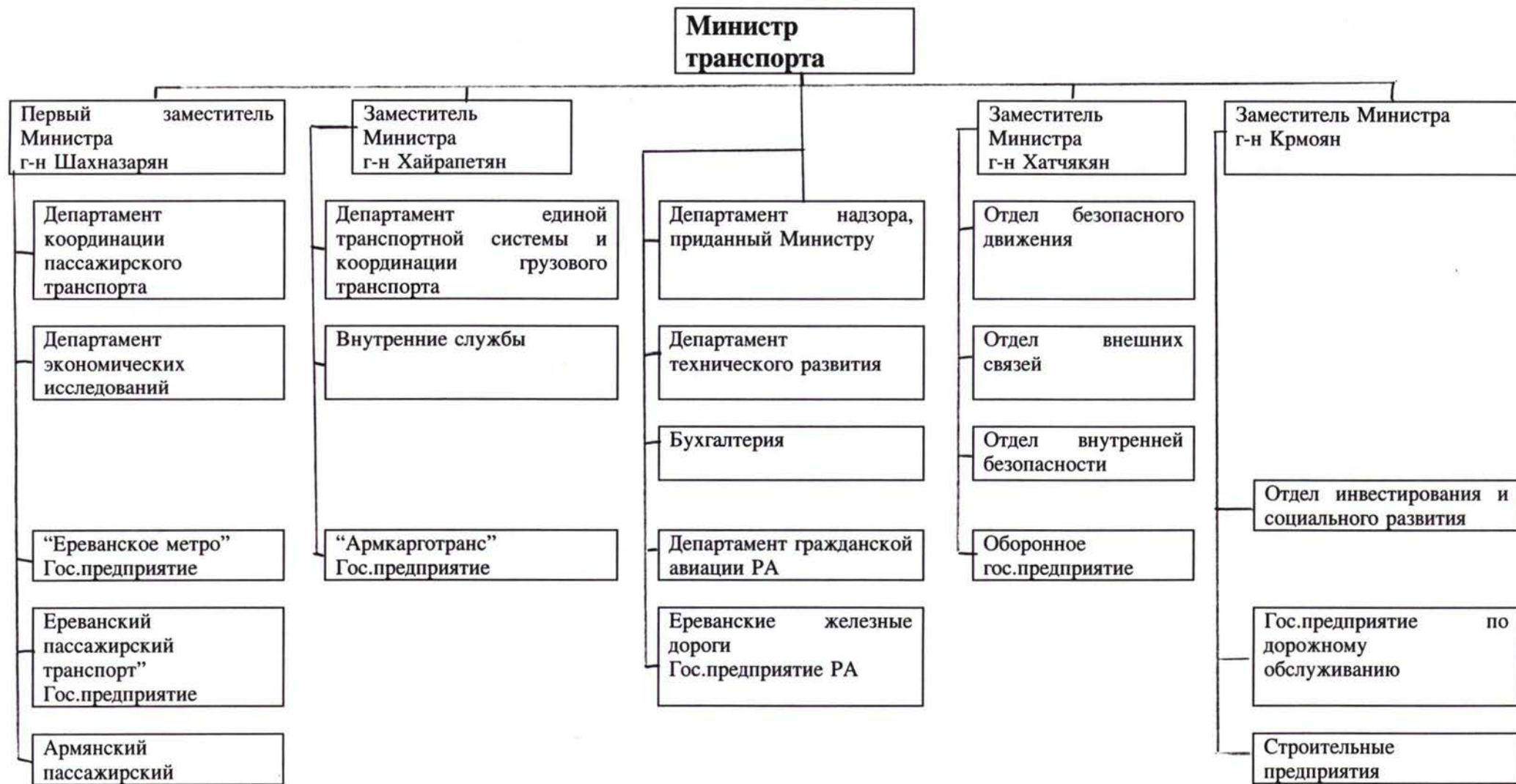
Как и в предыдущей организационной структуре (первая стадия), рекомендуется образовать отделы для выполнения различных специализированных функций в рамках департаментов (в случае грузового транспорта - экономические исследования и политика на грузовом транспорте, безопасность движения и техническая поддержка, лицензии и внешние сношения).

3.4.1.4 Схемы организационной структуры

См. следующие три страницы, где приводятся графические иллюстрации (организационные диаграммы) существующих и предлагаемых организационных структур (сперва соответственно вторая стадия) Министерства транспорта Армении.

Министерство транспорта Армении

Действующая организационная структура



Министерство транспорта Армении

Предлагаемая новая организационная структура (первая стадия)



Министерство транспорта Армении

Предлагаемая новая организационная структура (вторая стадия)



Задачи отделов предлагаемого Департамента грузового автомобильного транспорта

Нижеследующие разделы настоящей главы посвящены различным задачам и функциям ранее упомянутых специализированных отделов Департамента грузового транспорта.

3.4.1.5 Отдел экономических исследований и политики в области грузового автотранспорта

В целом перед Департаментом координации грузов Министерства транспорта стоит задача разработки надлежащей политики в области внутренних и международных грузоперевозок и выработки правил, соблюдаемых грузоперевозчиками, занятыми как на внутренних, так и международных линиях, в таких вопросах, как:

- допуск к работе по специальности,
- разрешение на деятельность по оказанию услуг,
- технические стандарты и контроль за их соблюдением,
- социальные условия,
- экономические вопросы и налогообложение,
- охрана окружающей среды,
- безопасность движения.

Выработка этих правил должна сопровождаться созданием эффективной системы их применения и контроля со стороны властей, призванных применять эти правила и обеспечивать надлежащий контроль за их соблюдением. В случае, если наличествует система правового регулирования внутреннего рынка транспортных услуг, ее нормы должны быть надлежащим образом включены в действующее законодательство страны.

Далее, отдел экономических исследований и политики в области грузового транспорта призван решить задачу разработки системы контроля, позволяющей отслеживать все важнейшие аспекты деятельности в области перевозки грузов как на централизованном, так и на региональном уровне. Как уже отмечалось ранее, такая система в настоящее время полностью отсутствует: по перемещению грузов не имеется достоверных статистических данных (по перевозкам пассажиров - также).

Рекомендуется разработать такую систему лицензирования грузоперевозок, которая обеспечивала бы доступность и регулярную обновляемость всех ключевых сведений, касающихся автотранспортных предприятий, которым выданы лицензии (количество используемых единиц транспорта, количество работников, грузопотоки, прогнозы и т.п.).

Цель взимания дорожных налогов, налогов на пользователей дорог и пошлин состоит в том, чтобы отнести расходы по содержанию дорожной инфраструктуры на ее реальных пользователей. Для крупнотоннажных транспортных средств при взимании годового дорожного налога проводится различие между их категориями в зависимости от максимальной разрешенной грузоподъемности и количества и конфигурации осей транспортного средства.

Административная инфраструктура, созданная внутри отдела для расчета и взимания дорожного налога, налога на пользователей дорог и пошлин, а также снижения ставок налога и выдачи налоговых освобождений, должна быть усовершенствована и, где это необходимо, получить экспертную поддержку со стороны других заинтересованных ведомств (Министерства финансов и Министерства экономики).

3.4.1.6 Сектор/Отдел лицензирования

Доступ на рынок транспортных услуг и допуск к деятельности в качестве перевозчика, в принципе, открыт для любого желающего как в области внутренних, так и международных перевозок, если он отвечает квалификационным требованиям, изложенным в национальной системе соответствующих правовых норм. Другой основополагающий принцип деятельности международного автотранспорта заключается в обеспечении свободы оказания транспортных услуг без дискриминации по признаку национальности или места учреждения.

Очень важно усовершенствовать методику отбора и обучения тех лиц, которые намерены осуществлять работу по перевозкам автотранспортом. Как правило, такая деятельность организуется и осуществляется частными организациями, представляющими или действующими от имени автотранспортного сектора. Правительство, в данном случае Министерство транспорта, призвано стимулировать создание подобных организаций, и, когда они уже созданы, осуществлять контроль за тем, чтобы их деятельность осуществлялась в соответствии с действующими правилами и предписаниями.

Если в силу определенных обстоятельств инициатива по организации таких специализированных учебных организаций отсутствует, министерству рекомендуется самому проявить инициативу и организовать краткосрочные курсы для потенциальных автотранспортных перевозчиков, чтобы повысить уровень их квалификации по специальным дисциплинам. При этом рекомендуется осуществлять сотрудничество с такими специализированными организациями как АЦПП (Армянский центр поддержки предпринимательства) и АРПИ (Агентство развития предприятий и размещения инвестиций). На более поздней стадии эта деятельность может быть продолжена соответствующими ранее упомянутыми частными организациями по сертификации и обучению.

Существуют, главным образом, три основных требования, которым должны отвечать лица, желающие профессионально работать автотранспортными перевозчиками:

- хорошая репутация
- надлежащее финансовое положение и
- профессиональная компетентность или наличие навыков в соответствующей области.

Проводится различие между автотранспортными перевозчиками, специализирующимися на различных видах грузового транспорта (городской, региональный, межрегиональный, чартерный, специальные грузы) и специализирующимися на пассажирских перевозках (городских, региональных, межрегиональных, чартерных, туристических и такси), а также в обучении

персонала для работы на автотранспорте и персонала для работы на предприятиях обслуживания автотранспорта (заправочные станции, стоянки и т.п.).

Специфической задачей Управления технического развития, как подразделения Министерства транспорта, отвечающего за выдачу лицензий прошедшим сертификацию автоперевозчикам, является формулирование и введение в действие правил допуска на рынок транспортных услуг и контроль за использованием разрешений и лицензий на осуществление перевозок как внутри страны, так и международных. Чтобы избежать разнотчений относительно функций и статуса этого управления рекомендуется переименовать его в Управление лицензирования и технической поддержки.

3.4.1.7 Отдел безопасности движения (совместно с дорожной безопасностью) и технической поддержки

Для обеспечения безопасности дорожного движения (а также надлежащего состояния окружающей среды) требуется не только оснащение транспортных средств необходимыми средствами безопасности (и средствами ограничения вредных выбросов) производителями, но и тщательный контроль за тем, чтобы используемые транспортные средства поддерживались в надлежащем техническом состоянии и были оснащены в соответствии с действующими стандартами.

Для проверки и контроля безопасных условий дорожного движения используются разнообразные инструменты и показатели:

- Технический осмотр транспортных средств
- Водительские удостоверения
- Вес и габариты транспортных средств
- Тахограф
- Устройства ограничения скорости
- Ремни безопасности
- Остаточная глубина рисунка протектора
- Обеспечение надлежащих социальных условий
- Согласованность правил и требований, касающихся безопасности движения.

Более подробно указанные инструменты проверки и контроля условий безопасности движения рассматриваются в нижеследующих разделах.

Технический осмотр транспортных средств

Обычно задачи по проведению технического осмотра транспортных средств возлагаются на одобренные организации или специалистов. Для этого необходимо сделать выбор между несколькими имеющимися возможностями:

- уполномоченная нейтральная организация, осуществляющая технический осмотр на своей территории;
- уполномоченная нейтральная организация, осуществляющая технический осмотр на территории автопредприятия (гаража);
- проведение технического осмотра уполномоченным предприятием на его территории.

Необходимо также ввести ясную и простую методику прохождения технического осмотра.

Тесты проводятся на основе определенных принятых стандартов, касающихся:

- обязательного характера и периодичности проведения технического осмотра (приоритет, как правило, отдается транспортным средствам, используемым в коммерческих целях, междугородним и обычным автобусам);
- перечень агрегатов и узлов транспортного средства, которые подвергаются проверке;
- минимальные стандарты для тормозных систем и содержания вредных веществ в выхлопных газах;
- обоюдное признание добровольности прохождения осмотра.

Водительские удостоверения

В отношении выдачи водительских удостоверений должно быть ясно, какой орган власти несет ответственность за прием экзаменов (по теории, практике вождения, медицинскому освидетельствованию для профессиональных водителей), необходимых для получения водительского удостоверения. Также должно быть ясно, какие органы уполномочены приостанавливать действие, изымать, прекращать действие и восстанавливать водительские удостоверения. Следует разработать процедуру производства и выдачи водительских удостоверений, равно как и процедуру признания водительских удостоверений, выданных другим государством.

Проводится различие между разными категориями транспортных средств и обычно рекомендуется подразделять эти категории таким образом, чтобы водитель имел возможность переходить из одной категории в другую в интересах безопасности движения.

Вес и габариты транспортного средства (включая добровольный осмотр транспортного средства)

Независимо от правил, касающихся максимального веса и габаритов определенных транспортных средств коммерческого назначения, принятых властями данной страны, международные перевозки регулируются другими органами:

- Венская конвенция 1986 года
- Соглашение о принятии единых условий типового одобрения и взаимном признании типового одобрения автотранспортных средств и их агрегатов (Женева 20/03/58)
- Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальном оборудовании, используемом для таких перевозок (Женева 01/09/70)
- Конвенция по контейнерам
- и т.п.

Тахограф

Важно отметить, что в странах-членах ЕС все автотранспортные средства коммерческого назначения должны быть оборудованы прибором наблюдения (тахографом), который показывает время вождения и время отдыха водителя транспортного средства. Это устройство имеет большое значение для

правильного применения и контроля за соблюдением социальных предписаний для автотранспорта.

Перевозка опасных грузов (включая профессиональное обучение водителей)
Правила международных перевозок опасных грузов автотранспортом установлены в Женеве. Эти правила необходимы для обеспечения высокого уровня безопасности при перевозке опасных грузов как внутри страны, так и в международном сообщении.

Устройства ограничения скорости

Для некоторых видов транспортных средств коммерческого назначения, в особенности грузовиков и автобусов, установка уполномоченными мастерскими устройств ограничения скорости является обязательной.

Ремень безопасности

Водитель и пассажиры транспортного средства массой до 3,5 тонн обязаны пользоваться ремнями безопасности. Для перевозки детей обязательным является наличие специальных ограничительных устройств на местах, оборудованных ремнями безопасности.

Остаточная глубина рисунка протектора

Остаточная глубина рисунка протектора для пассажирских транспортных средств с числом мест не менее девяти и для грузовых транспортных средств максимальной массой менее 3,5 тонн должна составлять не менее 1,6 мм.

Предписания по соблюдению социальных условий

Правила, касающиеся максимальной продолжительности пребывания водителей за рулем и минимального времени перерывов и отдыха (в течение рабочего дня и в течение недели), направлены на повышение безопасности движения и согласование условий конкуренции между перевозчиками, а также на улучшение социальных условий работы водителей.

Нагрузка международной конкуренции, стремление получить максимально возможную прибыль, давление сроков доставки, заторы на дорогах ведут к тому, что перевозчики стремятся нарушить социальные нормы. Лишь адекватная система контроля и санкций может помочь достичь единый и разумный уровень соблюдения этих норм.

Согласованность, применение и оценка правил и норм безопасности движения
Все страны-члены ЕС разработали свои собственные системы правил и норм, касающихся безопасности дорожного движения и загрязнения окружающей среды в соответствии с директивами, представленными Европейской Комиссией. Вышеприведенные сведения основаны на этих директивах. Этим странам потребовалось несколько лет для интеграции и согласования своих систем, и хотя под эгидой ЕС существует общий знаменатель, по-прежнему имеется немало различий в институциональных мерах, осуществляемых различными странами-членами ЕС по применению этих правил и норм.

Поэтому трудно представить каким образом такая страна как Армения, только недавно "возродившая из пепла" (по западноевропейским стандартам) полностью разрушенную систему институтов, сможет в короткие сроки воспринять

совершенно новую систему правил и норм по безопасности движения, приспособленную к международным стандартам и включающую образование целого ряда новых, главным образом, частных институтов. Однако такая задача стоит в повестке дня, и для ее решения можно использовать чертежи создания соответствующей системы в других странах.

В будущем должно быть проведено четкое разграничение задач по выработке правил и норм безопасности дорожного движения и контроля за их соблюдением, возлагаемых на Министерство транспорта, с одной стороны, и на дорожную полицию, с другой стороны. В принципе, предоставление ключевых данных для подготовки надлежащего законодательного регулирования безопасности дорожного движения, дорожного контроля и борьбы с загрязнением окружающей среды является задачей отдела безопасности движения Министерства транспорта. Такое законодательство создает условия, в которых функционирует рынок транспортных услуг. Когда соответствующие правила и нормы введены в действие, их соблюдение и надлежащее применение должна контролировать дорожная полиция, как правоохранительный орган.

Наконец, рекомендуется принимать надлежащие меры по регулярной оценке и, если необходимо, внесению изменений в правила и нормы, касающиеся дорожного движения. Обычно это осуществляется на основе изучения сообщений полиции о крупнейших дорожно-транспортных происшествиях на территории страны. Для того, чтобы наверняка получить соответствующую техническую информацию об этих происшествиях, отделению технической поддержки отдела безопасности движения следует разработать стандартную форму отчета о дорожно-транспортном происшествии, в которой содержались бы основные технические данные. Кроме того, рекомендуется организовать краткосрочные учебные курсы, чтобы на регулярной основе информировать офицеров полиции о том, как следует расследовать крупные дорожно-транспортные происшествия и как заполнять эти формы отчетности.

3.4.1.8 Сектор/Отдел внешних связей

В предыдущей главе содержатся некоторые замечания по нынешнему отделу внешних связей. Поскольку работа, проводимая этим отделом в настоящее время сосредоточена на всех видах транспорта, статус этого подразделения останется практически без изменений.

3.5 Рекомендуемая программа обучения персонала без отрыва от производства

3.5.1 Ознакомительная информация

Выше был приведен общий обзор организационной структуры нового Департамента Министерства транспорта, который будет являться единственным государственным учреждением, официально уполномоченным устанавливать нормы и правила для независимого сектора автомобильного транспорта. В то же время дается представление о том, каким образом и кем будет обеспечиваться соблюдение этих норм и правил и контроль за ними.

В этом отношении следует еще раз подчеркнуть, что в текущих условиях свободного рынка, сложившихся в таких странах бывшего Советского Союза,

как Армения, государству еще предстоит научиться воздерживаться от любого прямого вмешательства в процесс повседневного управления ставшими независимыми бизнес-единицами транспортного сектора. Это должно произойти невзирая на то, находятся ли эти единицы в частных руках или эксплуатируются как государственные службы, как, например, железные дороги или национальная авиакомпания. Ключевым элементом здесь является то, что государство устанавливает правила игры, и игроки, независимые транспортные компании, как государственные, так и частные, должны эти правила игры соблюдать. Нарушение этих правил или нечестная игра повлекут за собой применение санкций.

Ограничивающие условия, в рамках которых транспортные компании обязаны работать, в принципе были разработаны для защиты интересов населения (в виде правил дорожного движения, мер по охране окружающей среды, справедливой тарифной структуры и предотвращения монополистических тенденций в секторе). Обычно ставший независимым транспортный сектор адаптируется к этой новой нормативной среде путем создания собственных институтов и представления определенных групп интересов в секторе.

Сотрудникам различных государственных транспортных концернов и будущих департаментов нового Министерства транспорта предстоит встретить трудности в лице новой реальности. Средние государственные служащие всех государств бывшего Советского Союза познакомились с кодексами транспортных правил и норм, ставшими общественным благом в международной среде, лишь несколько лет назад. Внезапно стало необходимо не только тщательно с ними ознакомиться, но и выработать процедуры их включения в соответствующие юридические и организационные механизмы департаментов будущего Министерства.

Будучи во многих случаях также и управляющими крупных государственных транспортных конгломератов, большинство старших руководителей департаментов будущего Министерства встретят чрезвычайные трудности, связанные с четким разграничением между их (бывшими) управленческими обязанностями и новыми задачами руководителей Департамента, занимающегося регулированием и контролем, но воздерживающегося от прямого вмешательства в управление ставшими независимыми бизнес-единицами транспортного сектора. Вероятно, что в ходе текущего переходного периода будущие руководители департаментов и отделов этих департаментов будут еще "сидеть на двух стульях", и встретят трудности при принятии решений в отношении того, который из стульев в конце концов отдать кому-либо другому.

Задача, которую еще предстоит решить - огромная, и заключается не только в разработке новых структур, отражающих новые условия. Еще более важную роль играет организация и последующая реализация интенсивной программы обучения персонала различных Департаментов выполнению новых задач. Без таких мероприятий по обучению непонимание персоналом своих задач будет и впредь являться фактором, мешающим дальнейшему организационному развитию.

3.5.2 Программа обучения персонала Департамента автомобильного транспорта без отрыва от производства

В качестве первого шага важно определить текущие требования к обучению персонала различных отделов Департамента автомобильного транспорта. Эти требования непосредственно связаны с его новыми задачами в организации Департамента. Эти задачи в новой структуре можно определить следующим образом:

- руководство процессом регулирования и контроля сектора автомобильного транспорта;
- разработка соответствующей юридической базы в соответствии с международными стандартами, определяющей рамки для функционирования сектора автомобильного транспорта;
- разработка соответствующих процедур, направленных на обеспечение исполнения принятых норм и правил (системы лицензирования, правила безопасности дорожного движения и меры по охране окружающей среды, правила в отношении тарифных структур, налоговые нормы, и т.д.);
- регулярная оценка действенности установленных правил и норм и, при необходимости, разработка предложений по внесению изменений в эти правила и нормы;
- контроль за сектором автомобильного транспорта в целом, а также прогнозирование и планирование процессов в этом секторе;
- разработка и регулярное обновление общегосударственной политики в отношении автомобильного транспорта; на центральном уровне рекомендации по политике будут учитываться при разработке общегосударственной транспортной политики.

В дальнейшем подробном анализе этих задач будет приведен в первую очередь перечень всех предметов, которые будут включены в академический план учебных программ без отрыва от производства. К государственным служащим непосредственно относятся следующие предметы, касающиеся сектора автомобильного транспорта:

Специалисты Отдела экономических исследований и политики на в области грузового автомобильном транспорте:

- Разработка политики на автомобильном транспорте (препятствия, возможные решения, приоритеты)
- Контроль и оценка сектора автомобильного транспорта (информационные системы)
- Экономические и финансовые вопросы, касающиеся автомобильного транспорта (тарифы, дорожные налоги, и т.д.)
- Процедуры заключения контрактов и организации тендеров
- Вопросы, связанные с комбинациями различных видов транспорта

Специалисты Отдела лицензирования

- Законодательство на автомобильном транспорте (внутреннее и международное)
- Процедуры лицензирования (условия доступа к рынку автомобильного транспорта)
- Переход к рыночной экономике (приватизация)

- Введение в управление транспортным предприятием (пассажирский и грузовой транспорт)
- Введение в управление экспедиторским предприятием

Специалисты Отдела безопасности дорожного движения и технической поддержки

- Безопасность дорожного движения и меры по охране окружающей среды (мировые стандарты)
- Управление подразделениями транспортной инспекции

Специалисты Отдела внешних сношений

- Законодательство на автомобильном транспорте (внутреннее и международное)
- Международные автотранспортные организации (в частности, выдача карточек IRU/TIR)
- Поддержка автомобильного транспорта и торговли (включая таможенные процедуры на границе)
- Региональная интеграция автомобильного транспорта

Руководители отделов и секторов:

- Управление кадрами и способы коммуникации (связи с клиентами)

Первый проект графика обучения без отрыва от производства с указанием вышеперечисленных предметов, количества участников и затрат на обучение приводится в Приложении 2. В графике указана расчетная продолжительность курсов, необходимый объем технической помощи и расчетный бюджет курсов.

3.5.3 Дополнительные аспекты планируемой программы обучения без отрыва от производства

1. Содержание курсов должно быть приближено к практике как можно в большей степени: теоретические концепции должны всегда помещаться в контекст “ситуаций и случаев из реальной жизни” применительно к условиям в стране и за рубежом.
2. Интенсивная программа “Обучи обучающего”, направленная на обучение тщательно отобранных инструкторов на местах, должна предшествовать собственно реализации учебных программ для персонала.
3. Учебная программа предусматривает составление международными экспертами совместно с местными консультантами и инструкторами учебного плана, материалов и пособий для инструкторов.
4. Обучение должно быть организовано таким образом, чтобы гарантировать постоянное активное участие самих участников: практика показывает, что лучшей гарантией активного участия является проведение учебных программ в виде семинаров с сеансами работы в группах.
5. Курсы должны иметь четкие цели и приводить к определенным результатам: четко изложенные кодексы правил, письменные

руководства о процедурах и системах внутренней связи, а также подробные рекомендации о том, как усовершенствовать эти процедуры и системы внутренней связи.

3.5.4 Организация учебной программы без отрыва от производства

Из практических соображений настоятельно рекомендуется координировать и, желательно, совмещать учебные программы для специалистов Департамента автомобильного транспорта без отрыва от производства с финансируемой Мировым банком программой обучения, которая будет организована Центром реформирования и восстановления транспортного сектора (TRRC) Министерства транспорта Грузии. Начиная с 1997 года образованная Учебная группа Центра реформирования и восстановления транспортного сектора (TU - TRRC) начнет проводить учебные курсы для руководителей и специалистов всего Министерства транспорта Грузии, а также для руководителей и персонала транспортных предприятий и отделений.

С руководством и консультантами Учебной группы Центра реформирования и восстановления транспортного сектора был обсужден вопрос о том, каким образом интегрировать учебную программу, о которой говорится в этой Главе. Планы учебной деятельности Учебной группы Центра реформирования и восстановления транспортного сектора уже предусматривают проведение ряда учебных курсов для специалистов Департамента автомобильного транспорта. Хотя могут быть отличия в деталях, эти запланированные учебные курсы в значительной степени совпадают с планируемым графиком проведения учебы без отрыва от производства, о которой говорилось выше.

И, наконец, следует отметить, что хотя в организации транспортного сектора в трех республиках Закавказья есть явно выраженные различия (см. также отчеты по Грузии и Азербайджану), вряд ли есть какие-либо различия в требованиях обучения государственных служащих, занимающихся в настоящее время регулированием и контролем сектора автомобильного транспорта в этих республиках.

Таким образом, рекомендуется совместить там, где это возможно, проведение запланированных учебных курсов без отрыва от производства для таких служащих. Такие совмещенные учебные курсы могли бы проводиться в Министерстве транспорта Грузии, которое обладает преимуществом в виде необходимой учебной базы Учебной группы Центра реформирования и восстановления транспортного сектора, расположенной в Тбилиси. Проведение совместных учебных курсов обеспечит не только экономию, но также и отличную возможность обмена опытом и обсуждения общих проблем в секторе автомобильного транспорта (и, возможно, и поиска решений этих проблем) в ходе курсов.

Также рекомендуется рассмотреть возможность использования услуг Школы государственного администрирования Армении, расположенной в Ереване. Это учреждение, финансируемое TACIS, занимается организацией краткосрочных (3 - 10 дней) семинаров для государственных служащих всех государственных учреждений. Эти курсы - общие по характеру, и могли бы заинтересовать персонал или руководителей высокого уровня.

4. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЕ УКРЕПЛЕНИЕ СЕКТОРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА АЗЕРБАЙДЖАНА

4.1 Ознакомительная информация

После того, как в 1991 г. Азербайджан получил независимость, за организацию работы автомобильного транспорта в значительной степени отвечало государство. Ведущая роль в надзоре за автомобильным транспортом страны и его координации все еще принадлежит государственному концерну "Азеравтоаглиат", бывшему Министерству автомобильного транспорта. Эта государственная организация теперь объединяет в себе большой ряд транспортных предприятий от предприятий пассажирского и грузового транспорта до автовокзалов, пересадочных узлов, заводов по выпуску и техническому обслуживанию транспортных средств и складских помещений. Азеравтоаглиат все еще в значительной степени диктует государственную политику в отношении автомобильного транспорта.

После распада бывшего Советского Союза в Азербайджане было образовано несколько частных предприятий по перевозке и экспедированию грузов. Некоторые из этих предприятий хорошо работают и обладают мощностями, достаточными для обслуживания международных рынков. В стране идет процесс приватизации государственных предприятий, который по плану завершится к концу 1998 года.

В структуре правительства теперь нет специального Министерства транспорта, которое бы выработывало общую транспортную политику и занималось координацией, соответственно регулируя работу всех видов транспорта в едином руководящем стиле. Вопросами конкретной транспортной политики и координацией все еще занимаются государственные концерны, отвечающие за эту конкретную деятельность. Что касается внутренних и международных автомобильных перевозок, то пример такого учреждения - концерн Азеравтоаглиат. Тем не менее на центральном уровне некоторая координация все же проводится, поскольку в структуре Кабинета министров и Министерства экономики есть Департаменты транспорта и коммуникаций. Эти департаменты выполняют задачу предоставления информации по всем транспортным вопросам премьер-министру и министру экономики соответственно.

В целях должной координации существует острая необходимость структурной перестройки организаций транспортного сектора на уровне правительства с четко обозначенными полномочиями и ясно определенными задачами и сферами ответственности по вопросам совместной транспортной политики. В этом отношении рекомендуется придать задаче образования отдельного Министерства транспорта, которое бы занималось вопросами всех видов транспорта в комплексе, самый высокий приоритет. Учитывая то, что приватизация в транспортном секторе распространяется все шире, а сам этот сектор официально выводится из структуры государственного управления, возрастает необходимость в совершенствовании возможностей государства в отношении обслуживания и создания нормативной базы для надзора за транспортным сектором и управления им в соответствии с мировыми стандартами.

В рамках запланированной структурной перестройки, а в некоторых случаях и последующей (частичной) приватизации различных государственных концернов, имеющих отношение к транспорту, включая, Азеравтоаглият, будет необходимо четко отделить их нормативные и контрольные функции от выполняемой в настоящее время работы по решению эксплуатационных проблем. По завершении процесса структурной перестройки последнее станет частью повседневной деятельности как государственных, так и частных независимых транспортных предприятий и организаций. Функции регулирования и контроля должны быть переданы отдельным департаментам образованного Министерства транспорта.

Как было отмечено, в настоящее время Департамент транспорта и коммуникаций в структуре Кабинета министров занимается сбором информации по транспортным вопросам: автомобильный транспорт, строительство и техническое обслуживание автодорог, железнодорожный транспорт, судоходство и гражданская авиация. Эти данные служат для регулярной отчетности премьер-министру по транспортным вопросам. Рекомендуется также перевести этот Департамент в будущем, возможно, вместе со специалистами по транспорту из подразделений Кабинета (напр., юридических отделов и отделов внешних сношений) под крышу нового Министерства транспорта.

Несмотря на то, что, в частности, государственным концерном Азеравтоаглият, приняты позитивные шаги по улучшению условий в плане выработки новой политики автомобильного транспорта и новых законов и положений, предстоит проделать еще большую работу по структурной перестройке существующих институтов и дальнейшему повышению эффективности их работы. Также необходимо начать процесс образования новых институтов, например, нового Министерства транспорта. Одновременно с этим предстоит разработать планы совершенствования возможностей персонала всех государственных учреждений, относящихся к автомобильному транспорту.

Ниже приведены предложения по дальнейшему совершенствованию:

- Чтобы обеспечить развитие сектора автомобильного транспорта, необходимо провести подробную оценку требований на рынке автомобильного транспорта и связанного с ними спроса на конкретные услуги, которые будут оказываться государством (в лице будущего Министерства транспорта).
- Четкое определение различных функций и связанной с ними деятельности функциональных подразделений Департамента автомобильного транспорта будущего Министерства транспорта (вопросы экономики, лицензирование, правила безопасности и внешние сношения).
- Четкое определение задач и необходимой квалификации персонала этого Департамента в соответствии со вновь определенными функциями функциональных подразделений.
- Разработка учебной программы совершенствования квалификации и возможностей персонала Департамента.

В соответствии с текущим заданием проекта TACIS-TRACECA (Совершенствование услуг в секторе автомобильного транспорта), в настоящем отчете будут отмечены меры, которые необходимо предпринять для укрепления возможностей образованного Департамента автомобильного транспорта будущего Министерства транспорта по оказанию услуг, в особенности тем

предприятиям, которые занимаются международными автомобильными перевозками.

4.2 Требования к рынку международных автомобильных перевозок

В настоящее время система перевозок международным автомобильным транспортом в Азербайджане характеризуется следующими особенностями:

- Учитывая резкий спад экономической активности с момента распада советской системы централизованного планирования, рынок транспортных услуг, включая крупную его часть - рынок международных автомобильных перевозок, резко сократился. Массовые централизованные перевозки грузов между государственными предприятиями республик бывшего Советского Союза прекратились. Временное закрытие границ между Азербайджаном и Россией обострило ситуацию. В настоящее время большая часть перевозимых автомобильным транспортом коммерческих грузов, пересекающих азербайджанскую границу, перевозится в различных направлениях: Турция, Греция, Иран, Грузия и среднеазиатские республики.
- Ситуация обострилась после принятия Россией решения закрыть границу для автомобильного и железнодорожного транспорта Азербайджана в связи с событиями в Чечне. Россия остается одним из основных торговых партнеров Азербайджана, и это решение привело к закрытию важного источника сырья и запасных частей, а также крупного экспортного рынка Азербайджана.
- Благодаря более высокой конкурентоспособности иранские и в некоторой степени турецкие предприятия автомобильного транспорта все еще преобладают на рынке международных автомобильных перевозок Азербайджана, обладая следующими явными преимуществами перед азербайджанскими конкурентами: лучшее оборудование, больше опыта выполнения международных автомобильных перевозок, лучшее хозяйство и возможности организации материально-технического снабжения и обеспечения безопасности. Однако в связи с недавними закупками более совершенного оборудования некоторыми внутренними, как государственными, так и частными предприятиями грузового транспорта и последующим повышением эффективности их работы ситуация может измениться в ближайшем будущем. Большим камнем преткновения является позиция иранских властей в отношении транзитных перевозок между Азербайджаном и Турцией. В результате принятия целого ряда мер, направленных исключительно на пользу иранских перевозчиков, например, большие налоги на топливо, которые должны уплачиваться только иностранными подданными, чрезмерные и длительные транзитные и прочие процедуры, Азербайджанским предприятиям автомобильного транспорта стало практически невозможно перевозить грузы в Турцию и обратно через Иран. В настоящее время Азербайджанское правительство пытается разрешить эту насущную проблему, открыв, помимо прочего, альтернативный коридор в Турцию через Тбилиси, Грузия.
- Позитивное влияние на развитие международных автомобильных перевозок азербайджанскими предприятиями без сомнения окажет возможность получения карточек TIR в Азербайджане. Ассоциация предприятий международного автотранспорта в Азербайджане (ABADA), член женеvского Международного транспортного союза (IRU), также получит вскоре право выдавать карточки TIR от имени IRU предприятиям по международным

перевозкам, входящим в ее состав. В настоящее время около 20% предприятий автомобильного транспорта являются членами ABADA, и 60% этих предприятий принадлежат государству, а 40% - частные. Недавно по инициативе IRU были проведены учебные курсы для персонала ABADA и должностных лиц из прочих заинтересованных учреждений, и в течение нескольких месяцев ABADA начнет выдавать первые карточки TIR своим членам.

- На некоторых предприятиях по международным автомобильным перевозкам уже сложились хорошие возможности для того, чтобы они начинали играть более активную роль в привлекательной торговле между Средней Азией и Европой, пользуясь кавказским автотранспортным коридором. В этой связи следует упомянуть следующие предприятия: СовАвтоБаку (государственное, но по планам вскоре должно приватизироваться), ВЕФ Азинтранс и Интерсити Транспорт ('Intercity Transport') (относящееся к государственному концерну Азеравтонагиат), а также Гейт Ист (Gate East), Века и Макро Транс (все - частные автотранспортные предприятия).
- Однако предпосылкой для эффективной эксплуатации кавказского транспортного коридора будет служить должное обеспечение выполнения заключаемых двусторонних договоренностей о беспрепятственном взаимном доступе к транспортным рынкам. В частности, в двусторонних и/или многосторонних договорах о транспортных перевозках должны четко определяться и эффективно выполняться без ущерба правам автотранспортных предприятий-нерезидентов договоренности о транзитной плате, таможенных процедурах и налогообложении. Более подробно этот вопрос освещается в отчетах, составленных в рамках Проекта по юридической и нормативной базе TRACECA.

На этом фоне требования азербайджанских предпринимателей, уже занимающихся международными автомобильными перевозками и разработкой планов расширения своей деятельности, вполне очевидны. Некоторые предприятия уже приобрели или собираются приобрести оснащение, необходимое для выхода на международные рынки дальнего зарубежья. Им необходима полная государственная поддержка, направленная на устранение всевозможных бюрократических барьеров, вставших на пути реализации их планов.

Кроме того, большинству предприятий потребуется руководство и поддержка, направленные на расширение ноу-хау и опыта более эффективной эксплуатации своих предприятий. Вкратце тип необходимой поддержки можно охарактеризовать следующим образом - опыт международного экспедирования и перевозок грузов, а именно:

- Обучение, направленное на ознакомление с управлением предприятием с учетом последних правил и положений, касающихся международных автотранспортных перевозок.
- Внедрение более эффективной, простой в освоении и практичной системы бухгалтерского учета.
- Внедрение фундаментальных механизмов управления, в частности, в отношении подвижного состава и материально-производственных запасов.
- Составление четкого бизнес-плана как средства управления и обеспечения необходимой финансовой помощи для эксплуатации предприятий (в

некоторых случаях эта поддержка уже предлагается в рамках настоящего проекта).

Правительство Азербайджана могло бы играть ведущую роль как в организации, так и в выполнении программы восстановления. Предпочтительно, чтобы это делалось в тесном сотрудничестве с экспертами по международным автотранспортным перевозкам и одной из местных организаций, специализирующихся на развитии частного предпринимательства. Хорошим партнером для государства в этом отношении могло бы стать такое учреждение, как СМЕДА (SMEDA) (Агентство по развитию мелкого и среднего предпринимательства). Для управления программой восстановления и активного участия в программе в роли инструкторов и персонала международных экспертов-партнеров будут назначены старшие руководители выбранных государственных учреждений.

Целью учебной программы будет обучение выбранного персонала выполнению новых задач в качестве менеджеров и инструкторов программы по восстановлению. В значительной степени эта программа будет совпадать как по содержанию, так и по времени, с еще разрабатываемой программой специализированных курсов повышения квалификации для персонала государственных учреждений, занимающихся надзором за сектором автомобильного транспорта и управлением им (более подробно см. Главу V).

4.3 Организационная структура государственного концерна Азеравтоаглият

4.3.1 Введение

Государственный концерн Азеравтоаглият был образован в 1992 году, для выполнения задач и ведения деятельности бывшего Министерства автомобильного транспорта. В значительной степени его организационная структура, которая сохранилась к настоящему времени, но претерпевает структурную перестройку, еще отражает бывшую эру централизованной власти и управления.

Текущая структура концерна Азеравтоаглият четко отражает две основные функции государственного концерна:

1. Эксплуатация целого ряда автотранспортных предприятий, занимающихся как пассажирскими, так и грузовыми перевозками, и управление ими.
2. Разработка автотранспортной политики, включая разработку норм и правил автомобильного транспорта.

Управление и надзор за повседневной работой отдельных бизнес-единиц государственного концерна - все еще главная функция центрального подразделения управления организации Азеравтоаглият. В настоящее время таких бизнес-единиц насчитывается 250 - от предприятий пассажирского транспорта, предприятий по междугородным и международным перевозкам грузов до автовокзалов, пересадочных узлов, автомастерских, строительных компаний и складских помещений. Однако разрабатываются детальные планы приватизации всех этих предприятий и официального вывода их из

организационной структуры государственной власти. Этот процесс приватизации будет не прост. Ввиду экономической депрессии, острого дефицита запасных частей и отсутствия стимулов большинство предприятий испытывают серьезные финансовые проблемы. Большинство из более, чем 40000 человек, официально работающих на этих предприятиях, либо находятся в вынужденном отпуске, либо не работают. См. страницу, на которой приведен обзор всех бизнес-единиц, входящих в настоящее время в состав государственного концерна Азеравтоаглият.

Вторая функция Азеравтоаглият - разработка политики на автомобильном транспорте и формирование полного комплекса норм и стандартов по регулированию автотранспортного сектора и управлению им - также входит в задачи центрального руководства Азеравтоаглият. Этими вопросами занимаются различные отделы центрального аппарата концерна. Координацией этой деятельности и надзором за ней занимаются три вице-президента. Президент Азеравтоаглият д-р Хуссейн А. Хусейнов отвечает за общее управление эксплуатацией в государственном концерне.

Решения в отношении общей политики на автомобильном транспорте, а также решения по таким основным вопросам, как приватизация некоторых бизнес-единиц, входящих в состав Азеравтоаглият, должны утверждаться Правлением Азеравтоаглият. Председателем Правления является Президент, а само Правление включает в свой состав еще двенадцать членов: шесть членов от центрального аппарата концерна (три вице-президента и три руководителя отделов), и шесть членов от основных бизнес-единиц организации.

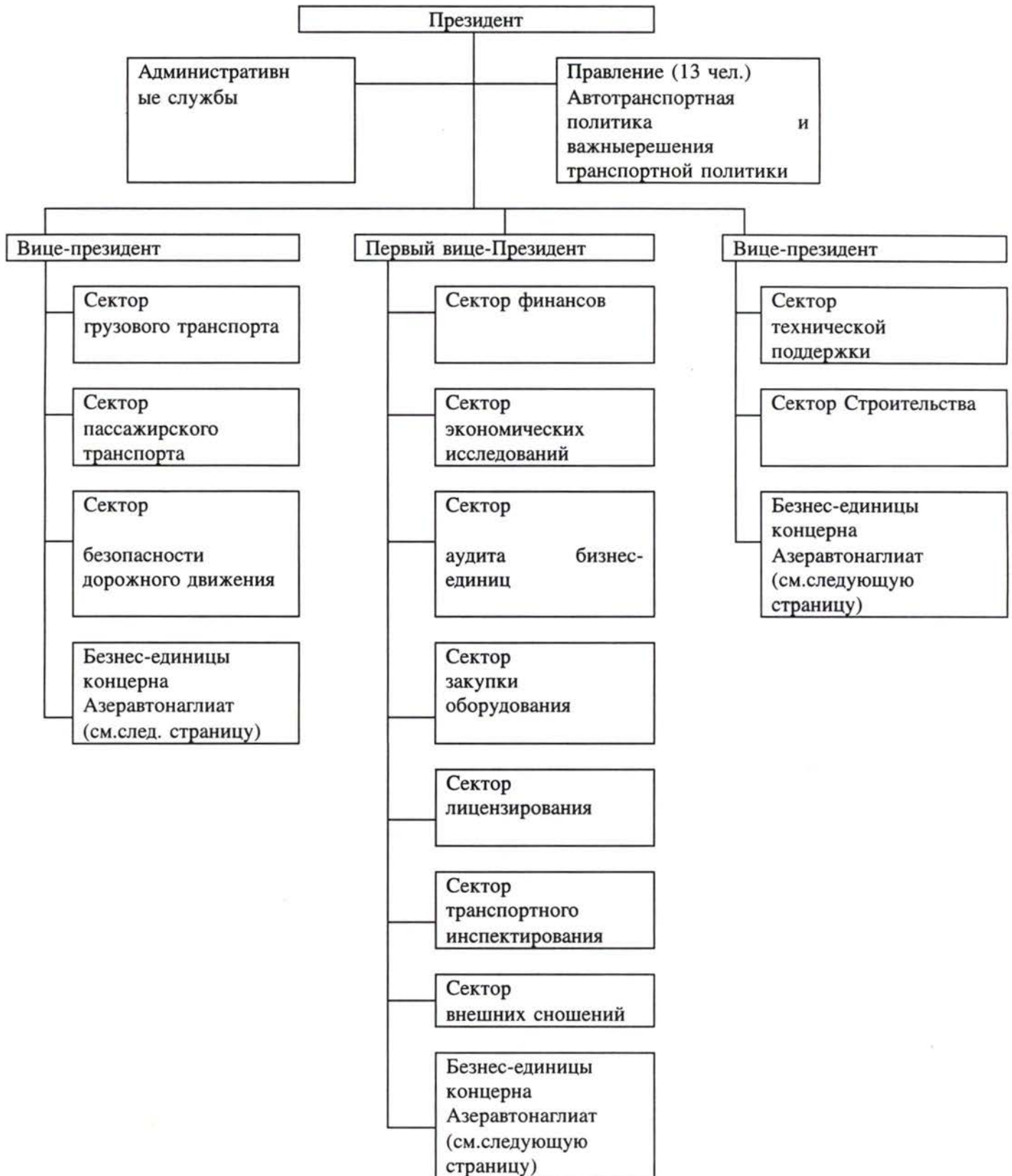
Азеравтоаглият имеет региональные отделения во всех регионах Азербайджана, которые занимаются главным образом координацией эксплуатацией бизнес-единиц концерна, расположенных в этих регионах. В результате приватизации в будущем большинство функций, выполняемых этими отделениями, будут выведены из организационной структуры государства, а сами отделения будут либо упразднены, либо поглощены приватизированным сектором автомобильного транспорта в соответствующих регионах в качестве координационных единиц. В региональных отделениях останется лишь небольшой персонал в составе двух-трех человек, который будет заниматься вопросами, связанными с лицензированием предприятий автомобильного транспорта в регионе, а также выполнять функции информационного канала для этих предприятий.

Наконец, следует отметить, что недавно в отделе транспортной инспекции Азеравтоаглият стали работать транспортные инспекторы. В задачи этих инспекторов входит проверка индивидуальных разрешений на транспортные перевозки, выдаваемых иностранным предприятиям грузового транспорта, работающим на территории Азербайджана. Решение о выдаче таких лицензий было принято недавно в ответ на существование таких же положений в соседнем Иране. Транспортные инспекторы будут работать на границе в тесном сотрудничестве с сотрудниками таможи.

Всего в центральном офисе Азеравтоаглият в Баку работает 63 человека. Помимо этого персонала, организация разместит 22 транспортных инспектора на различных контрольно-пропускных пунктах на границе страны.

Государственный концерн Азеравтонаглиат

Действующая организационная структура



Бизнес-единицы
государственного концерна Азеравтоаглият
(около 250 республиканских, городских и региональных единиц)



4.3.2 Более подробные сведения об организационной структуре Азеравтонаглиат

На следующих двух страницах настоящего отчета приведены графические иллюстрации текущей организационной структуры государственного концерна Азеравтонаглиат (схема организационной структуры).

Как было отмечено раньше, в организационной структуре концерна Азеравтонаглиат есть различные отделы, занимающиеся текущими вопросами эксплуатации. Координацией работы каждой группы отделов и управлением ею занимается один из трех вице-президентов.

Первый вице-президент отвечает, главным образом, за финансирование, регулярные аудиторские проверки деятельности бизнес-единиц концерна, поставки оборудования, экономические исследования в секторе автомобильного транспорта, лицензирование предприятий автомобильного транспорта (в будущем), транспортную инспекцию и внешние сношения. Другие два вице-президента отвечают соответственно за участок пассажирских перевозок, грузовых перевозок и безопасности движения, и за участок строительства и технической поддержки.

Очевидно, эта организационная структура все еще отражает совокупность различных функций: регулирование и контроль или создание и внедрение нормативной среды с одной стороны, и непосредственное управление и надзор за всей цепочкой государственных автотранспортных предприятий с другой стороны. Вкратце задачи и деятельность отделов, связанные исключительно с регулированием и контролем сектора автомобильного транспорта описаны в нижеследующем пункте. Ввиду сходства между функциональными группами организационной структуры государства в соседней Грузии будет должным образом задействована информация, собранная в отношении Грузии.

4.3.3 Задачи и деятельность отделов регулирования и контроля в Азеравтонаглиат

4.3.3.1 Отдел экономических исследований

В целом, основные функции этого отдела можно охарактеризовать следующим образом:

1. Контроль за сектором автомобильного транспорта в целом и сбор информации о предстоящих изменениях.
2. Прогнозирование и планирование развития в секторе автомобильного транспорта.
3. Анализ систем и маршрутов грузового пассажирского транспорта.
4. Оценка существующей системы лицензирования, совместно с отделом лицензирования, и разработка предложений о дальнейшем совершенствовании системы.

Необходимость уделения всестороннего внимания планированию и разработке системы контроля для учета всей соответствующей деятельности в секторе автомобильного транспорта как на центральном, так и на региональном уровне, очевидна. В настоящее время такой системы в наличии нет, следовательно, какие-либо надежные данные, в частности, по внутренним перевозкам грузов и пассажиров, отсутствуют.

4.3.3.2 *Отдел лицензирования и Отдел транспортной инспекции*

В целом основные функции этого отдела можно охарактеризовать следующим образом:

1. Обеспечение подбора администрирования выдачи лицензий.
2. Разработка и контроль системы лицензирования.

Система лицензирования для регулирования и контроля независимых автотранспортных предприятий в будущем разрабатывается. Персоналом Азеравтонагиат разработан первый проект такой системы (см. Приложение). Необходимы дальнейшие действия для официального оформления и наделения планируемой системы юридическим статусом. Пока что Азеравтонагиат будет являться учреждением, выдающим лицензии. Позднее эта функция перейдет к Департаменту автомобильного транспорта будущего Министерства транспорта. Содействие в управлении процессом выдачи лицензий автотранспортным предприятиям в регионе, включая регулярное обновление данных, содержащихся в этих лицензиях.

Частный сектор свободен заключать собственные институциональные договоренности о том, как адаптироваться к новой регулирующей и нормативной среде. Образование Ассоциации предприятий международным перевозкам в Азербайджане (ABADA) - хороший пример такого нового процесса. Разработанная структура должна четко предусматривать недопущение тенденций монополизации в секторе автомобильного транспорта, которые бы не соответствовали интересам общественности.

Отдел транспортной инспекции образован для координации вышеупомянутой деятельности по проверке на контрольно-пропускных пунктах. Точный статус этого отдела будет рассмотрен в дальнейшем (см. следующую Главу).

Насущным является вопрос о том, что разрешительная система, которая бы гарантировала полное внедрение системы лицензирования, еще не разработана и не реализована полностью. После разработки ее можно будет внедрить только после официального образования системы юридической поддержки. Для того, чтобы этот процесс осуществился, также потребуется некоторое время.

4.3.3.3 *Отдел безопасности движения*

В принципе, основные функции этого отдела можно определить следующим образом:

1. Обеспечение соблюдения правил безопасности движения транспортных средств (технические стандарты, ограничения по мерам и весам, грузы и пассажиры).
2. Обеспечение соблюдения нормативных и контрольных процедур (обучение, положения в отношении часов вождения и отдыха).
3. Проведение исследований в области безопасности.

Транспортной полиции, находящейся в ведении Министерства внутренних дел, поручена задача обеспечения выполнения правил безопасности движения транспортных средств; транспортной полицией разработаны методы контроля за соблюдением этих правил. Правила безопасности, разработанные и

сформулированные совместно с Отделом безопасности движения Азеравтоаглият, регулярно подвергаются оценке.

4.3.3.4 Отдел внешних связей

В целом, основные функции этого отдела можно определить следующим образом:

1. Обеспечение знаний конвенций в области международных перевозок в Азербайджане.
2. Обеспечение наилучших условий для перевозок грузов и пассажиров через границу для транспортных средств, зарегистрированных в Азербайджане.
3. Составление двусторонних и многосторонних договоров в области транспорта и ведение переговоров об их заключении.
4. Координация деятельности по администрированию государственных законов и международных конвенций в области автомобильного транспорта.
5. Подготовка государственных законов в области автомобильного транспорта для их утверждения Парламентом.
6. Оказание юридической помощи и предоставление ноу-хау в секторе автомобильного транспорта.

Довольно серьезное влияние оказывает полное отсутствие необходимой документации в отношении текущей базы международных правил и положений, касающихся автомобильного транспорта. Рекомендуется образовать в структуре Департамента справочно-документационный центр, в котором бы хранилась фундаментальная и свежая информация о законодательстве в области международных перевозок.

4.4 Предложения по совершенствованию организационной структуры сектора автомобильного транспорта

4.4.1 Образование отдельного Министерства транспорта

Текущая организационная структура всего транспортного сектора Азербайджана расколота на части и разбросана по нескольким государственным концернам и функциональным отделам Кабинета министров и Министерства экономики, а также, в последнюю очередь по порядку, но отнюдь не по значению, нескольким только образованным частным предприятиям, занимающимся внутренними и международными перевозками.

В рамках процесса перехода от централизма при государственном управлении к созданию свободной рыночной экономики необходимо начать процесс структурной перестройки, чтобы адаптировать организационную структуру транспортного обслуживания к новым требованиям и новым условиям. В свободной рыночной экономике государство выполняет задачу исключительно регулирования и контроля, а не управления и прямого надзора (создание нормативной среды). Государство установит нормы стандартизации и сертификации и закрепит эти нормы в новых законах и положениях. В принципе, частный сектор свободен выбирать собственные институциональные

механизмы и принимать решения о том, как адаптироваться к новой нормативной среде.

В настоящее время в рамках организационной структуры государства нет Министерства транспорта, которое бы вырабатывало общую транспортную политику и занималось координацией, регулируя, соответственно, работу всех видов транспорта в комплексе.

Вопросами, касающимися конкретной транспортной политики и координации, все еще занимаются государственные концерны, отвечающие за эту конкретную деятельность. Что касается внутренних и международных автомобильных перевозок, то пример такого учреждения - это Азеравтонагиат.

Чтобы провести четкую грань между нормативными и контрольными функциями государства и собственно повседневными операциями и управлением работой государственного и частного транспорта, что в новой ситуации будет определено являться задачей независимых транспортных предприятий, рекомендуется образовать отдельное Министерство транспорта в рамках организационной структуры государства. В этом случае новое Министерство будет заниматься исключительно разработкой комплексной транспортной политики, координируя работу различных видов транспорта, и создавая нормативную базу для надзора за транспортным сектором и управления им в соответствии с мировыми стандартами.

В следующей части этой главы приводится предложение в отношении организационной структуры нового Министерства транспорта. Структура будет предусматривать образование Департамента автомобильного транспорта, к которому перейдут текущие нормативные функции государственного концерна Азеравтонагиат.

4.4.2 Предлагаемая организационная структура нового Министерства транспорта

В качестве первого шага рекомендуется обособить более общие функции поддержки, выполняемые организацией (бухгалтерский учет, кадры и администрирование), и образовать из них группу под названием "Внутренние службы". Эта группа будет подотчетна Министру транспорта и Первому заместителю министра как административный отдел.

Таким же образом предлагается обособить функции стратегической специализированной поддержки в рамках организационной структуры Министерства (общая транспортная политика, юридические вопросы и внешние сношения, а также, временно, приватизация), и сгруппировать их под заголовком "Специализированные службы". Как и Внутренние службы, этот отдел также будет находиться под непосредственным управлением и контролем Министра транспорта и Первого заместителя министра.

Следующим шагом в этом процессе станет формальное разделение в рамках текущих государственных транспортных концернов всех отделов, занимающихся исключительно регулированием и контролем транспортного сектора. Эти отделы в каждом государственном концерне будут объединены в одну группу, после чего вся группа отойдет к новому Министерству транспорта. Затем, в рамках

организационной структуры Министерства, эта группа будет преобразована в отдельный Департамент.

Таким образом в рамках Министерства транспорта будет создано пять Департаментов: Департамент автомобильного транспорта (отделы регулирования и контроля Азеравтоаглият), Департамент строительства и технического обслуживания дорог, Департамент железных дорог, Департамент гражданской авиации и Департамент морского хозяйства. Заведовать этими департаментами будут заместители министров. В целях лучшей координации большого числа осуществляемых в настоящее время и будущих транспортных проектов развития, финансируемых различными многосторонними и двусторонними донорскими учреждениями, предлагается также образовать дополнительный департамент: Департамент особых проектов.

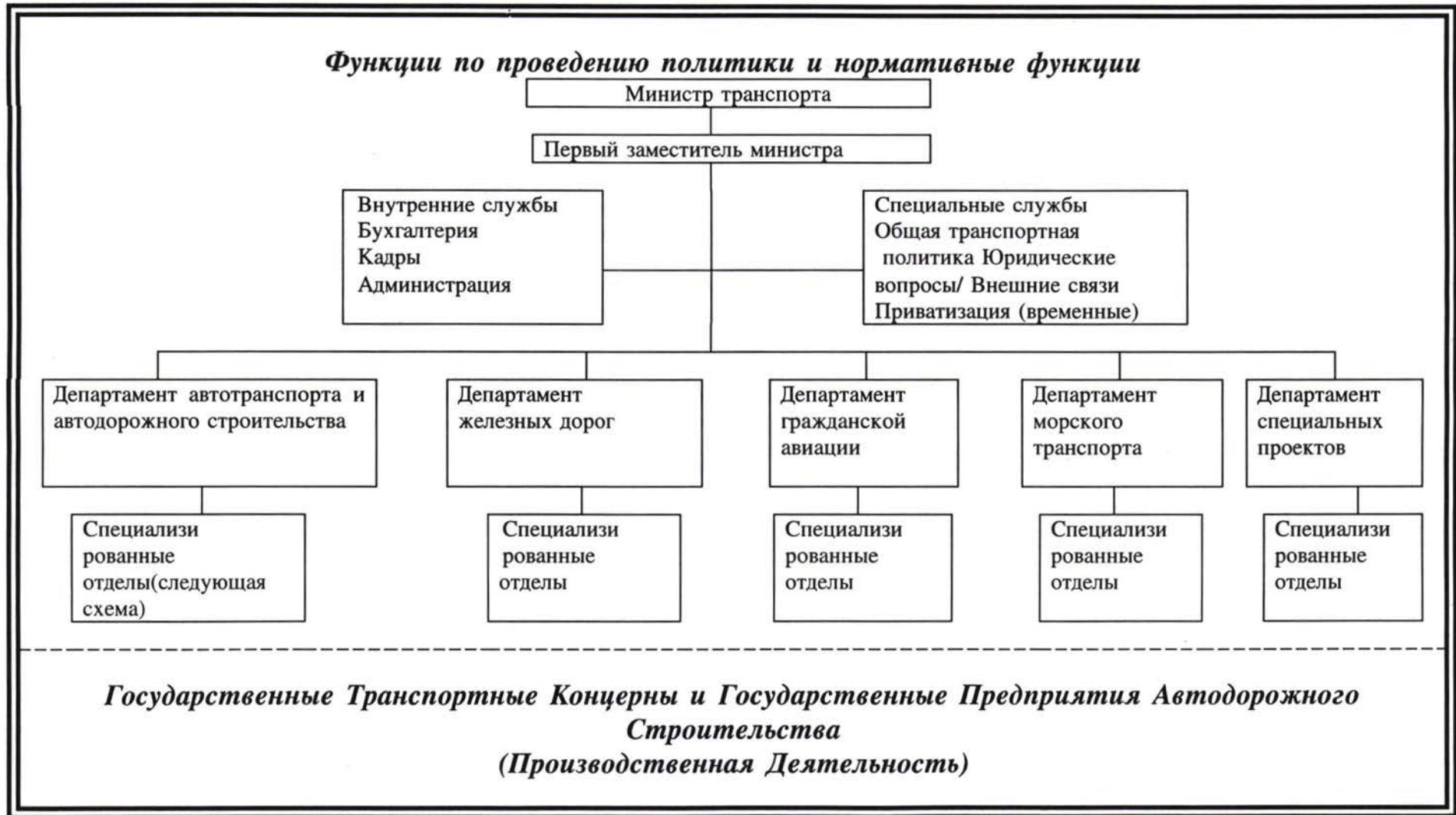
И, наконец, в рамках различных Департаментов рекомендуется создать Отделы для выполнения различных специализированных функций. В случае Департамента автомобильного транспорта такими отделами станут Отдел экономических исследований и политики на автомобильном транспорте, Отдел лицензирования (с отдельными секторами по пассажирскому и грузовому транспорту) и Отдел безопасности движения и технической поддержки.

Отдел экономических исследований Азеравтоаглият превратится в новый Отдел экономических исследований и политики на автомобильном транспорте, отделы лицензирования, грузового транспорта, пассажирского транспорта и транспортной инспекции войдут в состав нового Отдела лицензирования, а отделы безопасности движения и технической поддержки превратятся в новый Отдел безопасности транспорта и технической поддержки. И, наконец, Отдел внешних сношений войдет в состав группы специализированных услуг по поддержке под непосредственным управлением и контролем Министра транспорта и Первого Заместителя министра.

4.4.3 Диаграмма организационной структуры

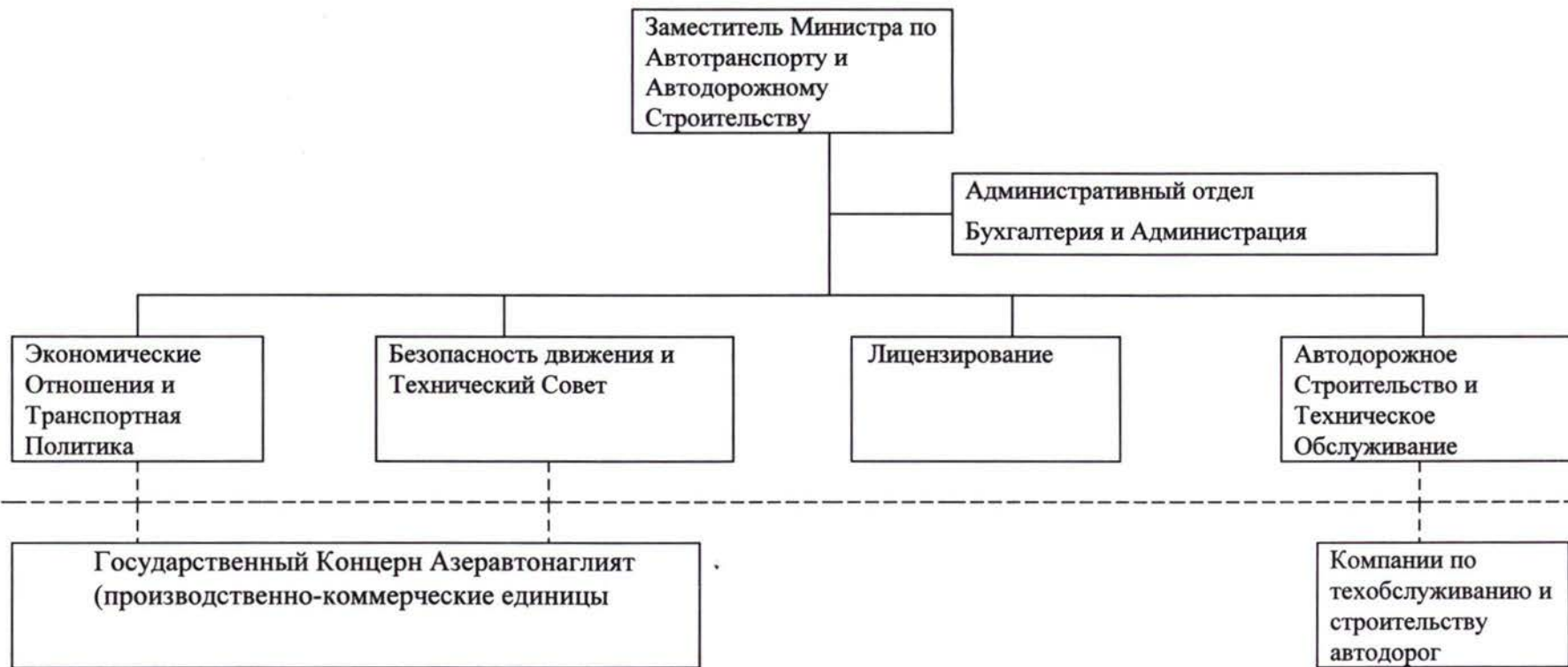
См. страницу ниже, где приведена графическая иллюстрация (организационная диаграмма) предлагаемой организационной структуры нового Министерства транспорта Азербайджана.

**Министерство транспорта Азербайджана
Предлагаемая организационная структура
(первая стадия)**



**Департамент по автотранспорту и автодорожному строительству
при Министерстве Транспорта Азербайджана
(Первая стадия)**

Функции по проведению политики предприятий связанных с автотранспортом и нормативные функции



(Производственные Функции Предприятий Связанных с Транспортном)

**Министерство транспорта Азербайджана
Предлагаемая организационная структура
(вторая стадия)**



**Департамент по автотранспорту и автодорожному строительству при Министерстве Транспорта Азербайджана
(Вторая Стадия)**



4.4.4 Особое внимание процессу приватизации

После завершения вышеописанного процесса обособления различные государственные транспортные концерны (включая Азеравтоаглият) все еще будут отвечать за управление различными вверенными им государственными автотранспортными предприятиями и надзор за ними. Однако выполнение этих функций автоматически прекратится после завершения процесса приватизации транспортного сектора. Процесс будет предусматривать официальную и юридическую передачу всех активов таких государственных транспортных предприятий, как железные дороги, автобусные парки и метро, этим независимым государственным предприятиям. После завершения процесса приватизации государственные транспортные концерны утратят свои текущие функции, а можно будет перейти к выполнению процедур официального расформирования этих организаций.

Чтобы ускорить и облегчить процесс трансформации, рекомендуется на временной основе передать все вопросы, связанные в приватизацией некоторых предприятий, входящих в организационную структуру Министерства, в ведение специального сектора нового Министерства транспорта, который будет подотчетен непосредственно Министру транспорта и его Первому заместителю.

Этот временный сектор поддержки будет выполнять следующие задачи:

- Превращение выбранных предприятий в акционерные общества (создание юридической базы и составление баланса с указанием стоимости активов и пассивов соответствующего предприятия).
- Содействие в надлежащем проведении приватизации.
- Общее управление выбранными предприятиями до тех пор, пока они не будут приватизированы и официально выведены из организационной структуры Министерства.

Этот сектор автоматически прекратит выполнять свои функции и будет расформирован, как только будет завершен процесс приватизации.

4.4.5 Задачи отделов планируемого Департамента автомобильного транспорта

Ниже в этой Главе дается характеристика различных задач и полномочий вышеупомянутых специализированных отделов Департамента автомобильного транспорта.

4.4.5.1 *Отдел экономических исследований и политики на автомобильном транспорте*

В принципе, Департамент автомобильного транспорта нового Министерства транспорта будет выполнять задачу разработки соответствующей политики внутренних и международных автомобильных перевозок и правил, касающихся внутренних и международных автомобильных перевозок, которые должны будут соблюдать автотранспортные предприятия страны в следующих областях:

- доступ к профессии;
- доступ к рынку;
- технические стандарты и контроль;
- социальные условия;
- вопросы экономики и финансов;

- охрана окружающей среды;
- безопасность движения.

Эти правила должны разрабатываться в координации с разработкой эффективной системы реализации мер и контроля властями, отвечающими за внедрение этих правил и обеспечение удовлетворительного уровня контроля. Когда юридическая база внутреннего транспорта рынка будет создана, то эти правила необходимо будет подобающим образом включить в национальное законодательство.

Кроме того, Отдел экономических исследований и политики на автомобильном транспорте будет выполнять задачу разработки и создания системы контроля для учета всей соответствующей деятельности в секторе автомобильного транспорта как на центральном, так и на региональном уровнях. Как отмечено выше, в настоящее время такая система полностью отсутствует: достоверной статистики о перевозке грузов и пассажиров в наличии нет.

Рекомендуется разработать систему лицензирования грузовых перевозок таким образом, чтобы ключевые данные о всех получивших лицензию предприятий по грузовым перевозкам (эксплуатируемые транспортные средства, персонал, грузопотоки и пассажиропотоки, прогнозы, и т.д.) всегда имелись в наличии и регулярно обновлялись.

Смысл введения дорожных налогов, пошлин с пользователей и дорожных сборов заключается в распределении затрат на содержание инфраструктуры (и внешних затрат) между фактическими пользователями этой инфраструктуры. Что касается машин большой грузоподъемности, то здесь в целях взимания годового дорожного налога применяется разбивка на отдельные категории в зависимости от допустимого полного веса и количества и конфигурации осей.

Административная инфраструктура, созданная в рамках Отдела для расчета и взимания дорожных налогов, пошлин с пользователей и дорожных сборов и применения скидок и/или освобождения от платы, требует модернизации и, в некоторых случаях, поддержки со стороны специалистов прочих министерств (Министерство финансов и Министерство экономики).

4.4.5.2 Отдел лицензирования

Доступ к рынку автомобильного транспорта и к оказанию услуг по автомобильным перевозкам в принципе открыт любому предпринимателю, занимающемуся внутренними и международными транспортными перевозками и удовлетворяющему качественным требованиям, зафиксированным в национальной системе регулирования. Далее основной принцип международных автотранспортных перевозок заключается в обеспечении свободы оказания транспортных услуг без дискриминации по национальности или месту регистрации.

Критически важно усовершенствовать процедуру отбора и мероприятия по обучению лиц, желающих заниматься автотранспортными перевозками. Как правило, организацией и ведением этой деятельности занимаются частные учреждения, представляющие сектор автомобильного транспорта или выступающие от его имени. Государство, в данном случае Министерство

транспорта, выполняет задачу стимулирования процесса образования таких учреждений, а как только они будут образованы, контроля за их деятельностью в соответствии с установленными правилами и положениями.

Если ввиду особых обстоятельств стимулов по образованию таких специализированных частных учебных предприятий все-таки не будет, Министерству рекомендуется выступить с инициативой организации кратких учебных курсов для потенциальных частных автотранспортных операторов для повышения их квалификации по конкретным предметам. Рекомендуется сотрудничество со специализированным учреждением типа SMEDA (Агентство по развитию малого и среднего бизнеса). На более поздней стадии эта деятельность может отойти к вышеупомянутым частным сертификационным и учебным учреждениям.

В принципе, есть три требования, которым лица, желающие стать операторами автомобильного транспорта, должны удовлетворять:

- хорошая репутация;
- соответствующее финансовое положение;
- профессиональная компетенция или обладание навыками в определенных областях.

Проводится грань между операторами автомобильного транспорта, занимающимися различными видами грузовых перевозок (городские, областные, межобластные, заказные перевозки и перевозки особых грузов) и пассажирских перевозок (городские, областные, межобластные, заказные, туристические перевозки и такси), учебными учреждениями для автотранспортников и объектами обслуживания автомобильного транспорта (заправочные станции, стоянки, и т.д.).

Конкретной задачей Отдела лицензирования - органа, отвечающего в рамках Министерства за выдачу лицензий сертифицированным предприятиям автомобильного транспорта - будет разработка и официальное закрепление положений, касающихся доступа к рынку автомобильного транспорта, а также создание механизма контроля применительно к использованию разрешений и лицензий при выполнении внутренних и международных перевозок.

В этом отношении следует особо отметить Группу транспортной инспекции, созданную недавно в рамках текущей организационной структуры Азеравтоаглият. Чтобы провести четкую грань между функцией регулирования Министерства транспорта и необходимыми функциями контроля и обеспечения исполнения, рекомендуется пересмотреть текущий механизм. Рекомендуется обсудить аспекты контроля, касающиеся особых разрешений, которые вскоре будут выдаваться предприятиям автотранспорта на границе инспекторами Азеравтоаглият (а позднее - Отдела лицензий Департамента автомобильного транспорта), с сотрудниками таможни и дорожной полиции, чтобы определить, на каких условиях можно было бы эти контрольные функции передать им.

4.4.5.3 Отдел безопасности движения и технической поддержки

Для безопасности дорожного движения (и охраны окружающей среды) необходимо не только сделать так, чтобы производители оснащали транспортные средства необходимыми устройствами безопасности (и охраны

окружающей среды), но также и обеспечить эксплуатацию транспортных средств в исправном состоянии и их оснащенность в соответствии с нормативами.

Для контроля и проверки безопасности дорожного движения применяются различные средства и параметры:

- Дорожные испытания;
- Водительские права;
- Размеры и веса транспортных средств;
- Тахограф;
- Ограничители скорости;
- Ремни безопасности;
- Глубина протектора шин;
- Соблюдение социальных условий.

Более подробно об этих средствах проверки и контроля безопасности дорожного движения говорится ниже.

Дорожные испытания

Обычно задачи проведения дорожных испытаний выполняют сертифицированные органы или эксперты. Необходимо выбрать одну из следующих альтернатив для проведения испытаний:

- нейтральная организация, проводящая испытания на собственной территории
- нейтральная организация, проводящая испытания на автобазах;
- проведение испытаний сертифицированными автобазами.

Необходимо также внедрить четкие и простые процедуры сертификации организаций для проведения испытаний.

Испытания проводятся на основе определенных установленных стандартов, касающихся:

- обязательного характера и частоты проведения проверок (обычно приоритет уделяется коммерческим транспортным средствам, туристическим автобусам и автобусам);
- перечня оборудования и запасных частей транспортных средств, обычно подлежащих проверке;
- минимальных стандартов для тормозных систем и выхлопа;
- взаимного признания результатов испытаний на соответствие.

Водительские права

Что касается выдачи водительских прав, то необходимо четко определить, какой орган отвечает за проведение экзаменов (теоретические, практические и медицинские экзамены для водителей-профессионалов), необходимых для получения водительских прав. Также следует определить, какие органы будут отвечать за временную конфискацию, отмену и выдачу водительских прав обратно. Необходимо разработать процедуру выпуска и выдачи водительских прав, включая процедуру признания водительских прав других стран.

Необходимо разбить транспортные средства на категории, и обычно предусматривается возможность дальнейшего деления этих категория на

подкатегории, чтобы водители могли переходить из одной категории в другую, повышая свой уровень, в интересах безопасности.

Размеры и веса транспортных средств (включая проверку транспортных средств на соответствие)

Помимо положений в отношении максимального веса и максимально допустимых размеров определенных транспортных средств для перевозки грузов, изданных органами общегосударственного уровня, международные автомобильные перевозки регулируются положениями, принятыми и другими органами:

- Венская конвенция 1986 года;
- Договор о принятии единых условий утверждения типов и взаимного признания утвержденных типов транспортных средств и их компонентов (Женева, 20 марта 1958 года);
- Договор о международных перевозках скоропортящихся продуктов питания и особом оборудовании для таких перевозок (АТР) (Женева, 1 сентября 1970 года);
- Конвенция о контейнерах;
- и т.д.

Тахограф

Важно отметить, что в государствах - членах Европейского Сообщества все коммерческие транспортные средства должны оснащаться контрольным устройством (тахографом), служащим для измерения фактического времени вождения и отдыха водителя транспортного средства. Это устройство играет большую роль для правильного применения и контроля социальных норм, относящихся к автомобильному транспорту.

Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом

Правила международных перевозок опасных грузов регулируются ADR UNECE, Женева. Эти правила необходимы для того, чтобы гарантировать высокую степень безопасности при внутренних и международных перевозках опасных грузов.

Устройства для ограничения скорости

Для некоторых типов коммерческих транспортных средств, в частности, для грузовиков и автобусов, необходима установка устройств для ограничения скорости сертифицированными организациями по установке.

Ремни безопасности

Водители и пассажиры транспортных средств до 3.5 тонн обязаны пользоваться ремнями безопасности. Для перевозки детей на сиденьях, оборудованных ремнями безопасности, должны обязательно применяться адаптированные ограничительные системы.

Глубина протектора

В целях обеспечения безопасности дорожного движения глубина протектора шин на транспортных средствах для перевозки пассажиров с минимальным количеством девять мест и транспортных средств для перевозки грузов с максимальным весом 3.5 тонн должна составлять 1.6 мм.

Положения в отношении соблюдения социальных условий

Правила в отношении максимального времени вождения и минимальных перерывов на отдых (ежедневных и недельных) направлены на повышение степени безопасности дорожного движения, обеспечение равенства условий конкуренции между автотранспортными предприятиями и обеспечение социального прогресса для водителей.

Давление со стороны иностранных конкурентов, желание получить по возможности как можно большую прибыль, давление принципа "точно вовремя", дорожные риски (пробки) и неравномерность проверок могут означать, что предприятия будут подвержены искушению нарушать социальные правила. Только внедрение адекватной системы проверок и санкций может обеспечить равномерный и целесообразную степень соблюдения правил.

Гармонизация, внедрение и оценка правил и норм безопасности

Все государства - члены Европейского союза разработали собственные кодексы правил и норм в отношении безопасности дорожного движения и мер по охране окружающей среды в соответствии с директивами Европейской Комиссии. Вышеприведенная информация основана на этих директивах. У европейских стран ушло несколько лет на интеграцию и обеспечения соответствия своих систем друг другу, и, хотя Европейский Союз ввел общий знаменатель, в институциональных механизмах, применяемых различными странами - членами Европейского Союза для реализации этих правил и норм, есть много отличий.

Таким образом, трудно представить, как такая страна, как Азербайджан, только недавно, по западноевропейским стандартам, восставшая из пепла несопоставимой институциональной среды, сможет быстро принять совершенно новую систему правил и норм безопасности, адаптированных к международным стандартам и предполагающих образование ряда новых, главным образом частных, институтов. Однако задача поставлена; также для облегчения работы есть возможность копирования элементов из подобных систем, созданных в других странах мира.

В будущем должно существовать четкое разделение задач между новым Министерством транспорта с одной стороны и дорожной полицией с другой стороны как в отношении разработки правил и норм дорожного движения, так и в отношении контроля и обеспечения их соблюдения. В принципе, задача Отдела безопасности движения и технической поддержки Министерства транспорта - предоставлять основные данные для разработки соответствующего законодательства в отношении безопасности движения, контроля дорожного движения и мер по охране окружающей среды. Законодательство создает условия, в соответствии с которыми работает транспортный рынок. Как только они будут официально закреплены, задача перейдет к дорожной полиции как к правоохранительному институту, который будет проводить регулярный контроль за исполнением принятых правил и норм безопасности.

Наконец, рекомендуется принять необходимые меры по оценке и, при необходимости, обновлению установленных правил и норм. Обычно это обеспечивается путем изучения отчетов полиции о крупных дорожно-транспортных происшествиях в стране. Чтобы обеспечить получение соответствующей технической информации об этих происшествиях, сектор

технической поддержки Отдела правил безопасности должен будет разработать стандартную форму отчетности о дорожно-транспортных происшествиях, в которой будут указываться эти основные технические данные. Далее рекомендуется организовать на регулярной основе краткие учебные курсы для информирования офицеров полиции о том, каким образом следует вести расследование крупных дорожно-транспортных происшествий, и как заполнять формы.

4.4.5.4 Внешние сношения (Специальный сектор по юридическим вопросам и внешним сношениям)

См. предыдущую Главу, где приводится описание задач Отдела внешних сношений концерна Азербайджанского. В частности, отмечается, что необходимость наличия свежей информации по законодательству в области международных перевозок требует особого внимания.

4.5 Рекомендуемая программа обучения персонала без отрыва от производства

4.5.1 Ознакомительная информация

Выше был приведен краткий обзор организационной структуры нового Департамента Министерства транспорта, который будет являться единственным государственным учреждением, официально уполномоченным устанавливать нормы и правила для независимого сектора автомобильного транспорта. В то же время дается представление и том, каким образом и кем будет обеспечиваться соблюдение этих норм и правил и контроль за ними.

В этом отношении следует еще раз подчеркнуть, что в текущих условиях свободного рынка, сложившихся в таких странах бывшего Советского Союза, как Азербайджан, государству еще предстоит научиться воздерживаться от любого прямого вмешательства в процесс повседневного управления ставшими независимыми бизнес-единицами транспортного сектора. Это должно произойти невзирая на то, находятся ли эти единицы в частных руках или эксплуатируются как государственные службы, как, например, железные дороги или национальная авиакомпания. Ключевым элементом здесь является то, что государство устанавливает правила игры, и игроки, независимые транспортные компании, как государственные, так и частные, должны эти правила игры соблюдать. Нарушение этих правил или нечестная игра повлекут за собой применение санкций.

Ограничивающие условия, в рамках которых транспортные компании обязаны работать, в принципе были разработаны для защиты интересов населения (в виде правил дорожного движения, мер по охране окружающей среды, справедливой тарифной структуры и предотвращения монополистических тенденций в секторе). Обычно ставший независимым транспортный сектор адаптируется к этой новой нормативной среде путем создания собственных институтов и представления определенных групп интересов в секторе.

Сотрудникам различных государственных транспортных концернов и будущих департаментов нового Министерства транспорта встретят трудности в лице новой реальности. Средние государственные служащие всех государств бывшего

Советского Союза познакомились с кодексами транспортных правил и норм, ставшими общественным благом в международной среде, лишь несколько лет назад. Внезапно стало необходимо не только тщательно с ними ознакомиться, но и выработать процедуры их включения в соответствующие юридические и организационные механизмы департаментов будущего Министерства.

Будучи во многих случаях также и управляющими крупных государственных транспортных конгломератов, большинство старших руководителей департаментов будущего Министерства встретят чрезвычайные трудности, связанные с четким разграничением между их (бывшими) управленческими обязанностями и новыми задачами руководителей Департамента, занимающегося регулированием и контролем, но воздерживающегося от прямого вмешательства в управление ставшими независимыми бизнес-единицами транспортного сектора. Вероятно, что в ходе текущего переходного периода будущие руководители департаментов и отделов этих департаментов будут еще “сидеть на двух стульях”, и встретят трудности при принятии решений в отношении того, который из стульев в конце концов отдать кому-либо другому.

Задача, которую еще предстоит решить - огромная, и заключается не только в разработке новых структур, отражающих новые условия. Еще более важную роль играет организация и последующая реализация интенсивной программы обучения персонала различных Департаментов выполнению новых задач. Без таких мероприятий по обучению непонимание персоналом своих задач будет и впредь являться фактором, мешающим дальнейшему организационному развитию.

4.5.2 Программа обучения персонала Управления автомобильного транспорта без отрыва от производства

В качестве первого шага важно определить текущие требования к обучению персонала различных отделов Управления автомобильного транспорта. Эти требования непосредственно связаны с его новыми задачами в организации Управления. Эти задачи в новой структуре можно определить следующим образом:

- направление процесса регулирования и контроля сектора автомобильного транспорта;
- разработка соответствующей юридической базы в соответствии с международными стандартами, определяющей рамки для функционирования сектора автомобильного транспорта;
- разработка соответствующих процедур, направленных на обеспечение исполнения принятых норм и правил (системы лицензирования, правила безопасности дорожного движения и меры по охране окружающей среды, правила в отношении тарифных структур, налоговые нормы, и т.д.);
- регулярная оценка действенности установленных правил и норм и, при необходимости, разработка предложений по внесению изменений в эти правила и нормы;
- контроль за сектором автомобильного транспорта в целом, и прогнозирование и планирование процессов в этом секторе;
- разработка и регулярное обновление общегосударственной политики в отношении автомобильного транспорта; на центральном уровне

рекомендации по политике будут учитываться при разработке общегосударственной транспортной политики.

В дальнейшем подробном анализе этих задач будет приведен в первую очередь перечень всех предметов, которые будут включены в академический план учебных программ без отрыва от производства. Государственным служащие имеют непосредственное дело со следующими предметами, касающиеся сектора автомобильного транспорта:

Специалисты Отдела экономических исследований и политики на автомобильном транспорте:

- Разработка политики на автомобильном транспорте (препятствия, возможные решения, приоритеты)
- Контроль и оценка сектора автомобильного транспорта (информационные системы)
- Экономические и финансовые вопросы, касающиеся автомобильного транспорта (тарифы, дорожные налоги, и т.д.)
- Процедуры заключения контрактов и организации тендеров
- Вопросы, связанные с комбинациями различных транспорта

Специалисты Отдела лицензирования

- Законодательство на автомобильном транспорте (внутреннее и международное)
- Процедуры лицензирования (условия доступа к рынку автомобильного транспорта)
- Переход к рыночной экономике (приватизация)
- Введение в управление транспортным предприятием (пассажирский и грузовой транспорт)
- Введение в управление предприятием по экспедированию грузов

Специалисты Отдела безопасности дорожного движения и технической поддержки

- Безопасность дорожного движения и меры по охране окружающей среды (мировые стандарты)
- Управление подразделениями транспортной инспекции

Специалисты Отдела юридических вопросов и внешних связей

- Законодательство на автомобильном транспорте (внутреннее и международное)
- Международные автотранспортные организации (в частности, выдача карточек IRU/TIR)
- Поддержка автомобильного транспорта и торговли (включая таможенные процедуры на границе)
- Региональная интеграция автомобильного транспорта

Руководители отделов и секторов:

- Управление кадрами и способы коммуникации (связи с клиентами)

Первый проект графика обучения без отрыва от производства с указанием вышеперечисленных предметов, количество участников и затраты на обучение

приводятся в Приложении 2. В графике указана расчетная продолжительность курсов, необходимый объем технической помощи и расчетный бюджет курсов.

4.5.3 Дополнительные аспекты планируемой программы обучения без отрыва от производства

1. Содержание курсов должно быть приближено к практике в как можно большей степени: теоретические концепции должны всегда помещаться в контекст "ситуаций и случаев из реальной жизни" применительно к условиям в стране и за рубежом.
2. Интенсивная программа "Обучи обучающего", направленная на обучение тщательно отобранных инструкторов на местах, должна предшествовать собственно реализации учебных программ для персонала.
3. Учебная программа предусматривает составление международными экспертами совместно с местными консультантами и инструкторами учебного плана, материалов и пособий для инструкторов.
4. Обучение должно быть организовано таким образом, чтобы гарантировать постоянное активное участие самих участников: практика показывает, что лучшей гарантией активного участия является проведение учебных программ в виде семинаров с сеансами работы в группах.
5. Курсы должны иметь четкие цели и приводить к определенным результатам: четко описанные кодексы правил, письменные руководства о процедурах и системах внутренней связи, а также подробные рекомендации о том, как усовершенствовать эти процедуры и системы внутренней связи.

4.5.4 Организация учебной программы без отрыва от производства

По практическим причинам настоятельно рекомендуется координировать и, желательно, совмещать учебные программы для специалистов Департамента автомобильного транспорта без отрыва от производства с финансируемой Мировым банком программой обучения, которая будет организована Центром реформирования и восстановления транспортного сектора (TRRC) Министерства транспорта Грузии. Начиная с 1997 года образованная Учебная группа Центра реформирования и восстановления транспортного сектора (TU - TRRC) начнет проводить учебные курсы для руководителей и специалистов всего Министерства транспорта Грузии, а также для руководителей и персонала транспортных предприятий и отделений.

С руководством и консультантами Учебной группы Центра реформирования и восстановления транспортного сектора был обсужден вопрос о том, каким образом интегрировать учебную программу, о которой говорится в этой Главе. Планы учебной деятельности Учебной группы Центра реформирования и восстановления транспортного сектора уже предусматривают проведение ряда учебных курсов для специалистов Департамента автомобильного транспорта. Хотя могут быть отличия в деталях, эти запланированные учебные курсы в значительной степени совпадают с планируемым графиком проведения учебы без отрыва от производства, о которой говорилось выше.

И, наконец, следует отметить, что хотя в организации транспортного сектора в трех республиках Закавказья есть явно выраженные различия (см. также отчеты по Грузии и Армении), вряд ли есть какие-либо различия в требованиях обучения государственных служащих, занимающихся в настоящее время регулированием и контролем сектора автомобильного транспорта в этих республиках.

Таким образом, рекомендуется совместить там, где это возможно, проведение запланированных учебных курсов без отрыва от производства для таких служащих. Такие совмещенные учебные курсы могли бы проводиться в Министерстве транспорта Грузии, которое обладает преимуществом в виде наличия необходимой учебной базы Учебной группы Центра реформирования и восстановления транспортного сектора, расположенной в Тбилиси. Проведение совместных учебных курсов обеспечит не только экономию, но также и отличную возможность обмена опытом и обсуждения общих проблем в секторе автомобильного транспорта (и, возможно, и поиска решений этих проблем) в ходе курсов.

5. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В ГРУЗИИ

5.1 Историческая справка

Управление автотранспорта недавно воссозданного Министерства транспорта Грузии прошло процесс реорганизации, последовавший за распадом Советского Союза и образованием Республики Грузия в качестве самостоятельного государства. Приватизация в автотранспортном секторе к настоящему времени более или менее завершена, и Управлению пришло время сосредоточить внимание на совершенствовании собственных служебных и управленческих функций в отношении автотранспортного сектора Грузии.

Не так давно была введена в действие новая структура Управления, усиливающая служебные и руководящие функции Управления и в значительной степени упрощающая его внутреннюю организацию. Входившие в его состав ранее 15 директоратов были реорганизованы и преобразованы в 1 административный и 4 отраслевых отдела. В Управлении по настоящее время ведется обсуждение путей применения этой новой структуры.

Функции Управления были сформулированы в проекте Положения о нем, подготовленном для утверждения Министром транспорта. Деятельность Управления сводится к оказанию услуг автотранспортному сектору в соответствии с имеющимся спросом на такие услуги, а также разработке, применению и контролю за исполнением законодательных и других нормативных актов, относящихся к автотранспортному сектору.

В Парламент для принятия был представлен закон, регулирующий отношения в транспортном секторе, а также в соответствии с этим законом была разработана система лицензирования для автотранспорта. Основная цель этой системы заключается в повышении эффективности работы национального автотранспорта, повышении ответственности грузоперевозчиков, а также создании для грузоперевозчиков справедливых условий конкуренции с помощью надлежащего нормативного регулирования работы автотранспорта и снижения затрат на техническое обслуживание. Новая система лицензирования была недавно утверждена Президентом, и в настоящее время Управление разрабатывает планы ее практического применения.

Несмотря на правильные меры, уже принятые Управлением, по совершенствованию формулирования транспортной политики и соответствующих законодательных актов, а также внутреннему распределению различных функций Управления, предстоит проделать еще немало работы по дальнейшему повышению его организационной эффективности, а также серьезно приступить к воплощению выработанной политики и усилению профессиональной компетентности его персонала.

Предложения по дальнейшему совершенствованию:

- Для обеспечения развития автотранспортного сектора необходимо произвести детальную оценку его потребностей и соответствующего им

спроса на специальные услуги, которые должно оказывать ему Министерство транспорта.

- Необходимо четкое определение различных функций и связанных с ними видов деятельности вновь созданных оперативных подразделений Департамента (экономического, лицензирования, правил безопасности и международных отношений).
- Необходимо четкое определение задач и требуемой профессиональной квалификации персонала Управления в свете новых функций оперативных подразделений.
- Необходимо разработать программу обучения для повышения квалификации персонала Управления.

В соответствии с задачами проекта TACIS-TRACECA («Совершенствование автотранспортных услуг») в настоящем отчете будет уделено особое внимание мерам, которые могут быть приняты для повышения эффективности работы Управления автотранспорта, особенно в отношении предприятий, осуществляющих международные перевозки.

5.2 Требования международного рынка услуг автотранспорта

В настоящее время система международного автотранспорта Грузии характеризуется следующими чертами:

- С резким снижением экономической активности после распада советской системы централизованного планирования произошел и распад рынка транспортных услуг, включая рынок услуг по международным перевозкам. Массовые перевозки грузов между государственными предприятиями через границы республик бывшего Советского Союза (БСС) резко прекратились. Сохранившиеся в настоящее время международные перевозки коммерческих грузов автотранспортом сводятся к минимуму. Большая часть грузов, перевозимых автотранспортом через границы Грузии, является продовольственной помощью, завозимой гуманитарными организациями.
- Услуги грузинских предприятий, осуществляющих международные автоперевозки, относительно дороги. На грузинском рынке автотранспортных услуг доминирующее положение занимают турецкие и, до некоторой степени, болгарские автоперевозчики, имеющие ряд бесспорных преимуществ перед своими грузинскими коллегами: лучшую техническую оснащенность, большой опыт транс-европейских автоперевозок, а также более широкие возможности решения проблем технического обеспечения и безопасности.
- Все немногочисленные грузинские транспортные предприятия, осуществляющие международные автоперевозки, являются членами АМПП (Ассоциации международных автоперевозчиков Грузии). АМПП была принята в качестве официального члена в Международный автотранспортный союз (МАС) в Женеве и получила право продавать Carnet TIR транспортным предприятиям, являющимся ее членами. Получив по наследству от прежних государственных предприятий всю материальную базу и опыт работы, эти предприятия в настоящее время являются единственными в Грузии предприятиями, способными осуществлять перевозки грузов за границу. Таким образом более или

менее автоматически эти предприятия заняли монопольное положение, что неизбежно при нынешних условиях, однако должно быть исправлено, когда улучшение экономической ситуации в Грузии позволит создать конкуренцию в этом секторе.

Наиболее стратегически важным и самым коротким путем, связывающим Грузию и Западную Европу, несомненно, является путь, включающий паромный участок Грузия-Украина (Поти-Одесса) и далее через Польшу в Германию, который вскоре будет открыт. Этот маршрут в дальнейшем будет играть ключевую роль в транзитном автотранспортном коридоре, связывающем Центральную Азию и Европу. Международным автоперевозчикам в Грузии следует быть готовыми к тому, чтобы сделать все от них зависящее, чтобы получить максимально возможную долю расширяющегося евразийского рынка транспортных услуг. По всей вероятности, это первый случай, когда обстоятельства складываются несколько более благоприятно, чем в прошлом, и при определенном стечении обстоятельств некоторые грузинские автоперевозчики, возможно, окажутся в состоянии предложить более конкурентоспособные условия перевозки грузов, чем их конкуренты, преимущественно турецкие.

Эта задача будет не из легких, поскольку ныне самостоятельные грузинские автопредприятия располагают всего лишь несколькими крупнотоннажными транспортными средствами, отвечающими международным стандартам. Практически все, скажем, 100000 грузовых автомобилей, имеющихся в Грузии, эксплуатируются более 15-20 лет и годятся на металлолом. Согласно оценке, 100 грузовиков находятся в техническом состоянии, пригодном для международных перевозок, однако только в пределах стран БСС. Лишь горстка грузовых автомобилей, которые эксплуатируются в рамках соглашений о совместных предприятиях с автоперевозчиками из Бельгии, Венгрии и Германии, совершали за последние два года нерегулярные рейсы по различным маршрутам в Западной Европе. Условия таких поездок были исключительно трудными. При использовании маршрута, пролегающего через Турцию, приходилось пересекать немало границ государств, каждое из которых пользуется дурной славой в связи с чрезмерным бюрократизмом, различными препятствиями и возможными грабежами.

С учетом перечисленных особенностей исторического развития, потребности, которые возникнут у грузинских предпринимателей, решивших приступить к международным автоперевозкам, вполне очевидны. После открытия новой паромной линии между Поти и Одессой, по-видимому, впервые возникнут условия для справедливой конкуренции. При таких обстоятельствах задача грузинских предпринимателей состоит в том, чтобы не упустить такую возможность и серьезным образом приступить к практической реализации своих бизнес-планов в международном масштабе.

Принимая во внимание отсутствие у них опыта в ведении дел, связанных с международными перевозками грузов, предпринимателям потребуется на начальном этапе руководство и решительная поддержка для приобретения знаний и опыта, необходимых для эффективного осуществления такой деятельности. В общих чертах виды помощи, которые потребуются, следующие:

- Обучение руководства предприятий, направленное на ознакомление с наиболее современными правилами и нормами, касающимися международных автоперевозок.
- Введение легко осваиваемой и практичной системы бухгалтерского учета.
- Введение некоторых основных контрольных механизмов, особенно по учету подвижного состава и инвентаризаций.
- Подготовка четкого бизнес-плана как инструмента управления и средства обеспечения необходимой финансовой поддержки при осуществлении производственной деятельности.

Управление автотранспорта могло бы взять на себя руководящую роль как в инициировании, так и в практической реализации программы восстановления. Предпочтительно, чтобы это осуществлялось в тесном сотрудничестве с экспертами по международным автоперевозкам и местной организацией, специализирующейся на развитии частных предприятий. Надлежащим партнером Департамента в этом могла бы стать такая организация как АРМСП (Агентство по развитию мелких и средних предприятий). Специально отобранный руководящий состав Департамента должен быть поставлен во главе программы восстановления и активно участвовать в ее реализации в качестве обучающего персонала и партнеров международных экспертов.

Потребуется программа подготовки персонала Департамента в качестве руководителей и обучающего персонала для программы восстановления. Эта программа в значительной степени совпадет как по содержанию, так и по времени осуществления с предстоящей программой обучения без отрыва от производства, являющейся составной частью финансируемого Всемирным Банком проекта «Реформа и восстановление транспорта», а также планируемой программой курсов повышения квалификации для персонала Управления (более подробно в главе V).

5.3 Организационная структура Управления автотранспорта

5.3.1 Введение

Нынешняя организация Департамента автотранспорта, которая сохранилась до настоящего времени, однако находится в процессе реструктуризации, до некоторой степени сохраняет многие элементы эпохи централизованного руководства и контроля. Практическая деятельность распределена между четырнадцатью Дирекциями, каждая из которых выработала собственный внутренний набор бюрократических норм и правил. Координация действий, осуществляемых Дирекциями для достижения общих целей и задач, носит беспорядочный и нерегулярный характер. Сотрудничество между Дирекциями, таким образом, является делом случая и основано, как правило, на личных контактах. Руководящие указания поступают от начальника Департамента непосредственно руководителям Дирекций и исполняются персоналом соответствующих Дирекций.

Новая организационная структура Департамента, которая, как запланировано, должна быть введена в действие с 1 января 1997 года, лучше разработана и ясно отражает две основные функции Департамента: предоставление ключевых

информационных услуг сектору автотранспорта, а также разработка и последующее проведение в жизнь норм и правил, касающихся автотранспорта. В целом, новая структура отвечает рекомендациям, выработанным международными экспертами в рамках проекта TACIS-TIMOG (ноябрь 1994 года).

Большая часть работы, выполняемой в настоящее время в Дирекциях, в новой структуре объединена в рамках четырех функциональных Отделов: экономического, лицензирования, норм безопасности и международных связей, и одного Отдела по общим и административным вопросам.

Управление организует свои региональные отделения на местах, которые действуют как исполнительные органы Департамента по выполнению его функций руководства и наблюдения. В Департаменте считают, что результативность его работы может быть значительно повышена за счет такого приближения к группе подведомственных предприятий. Всего будет образовано 11 региональных отделений с персоналом от 5 до 10 человек в зависимости от размеров региона.

На следующей странице в графическом виде представлена предлагаемая новая организационная структура Департамента автомобильного транспорта Министерства транспорта Грузии (организационная диаграмма).

Новая задача Департамента состоит в регулировании и контроле, а не прямом управлении и надзоре (создание нормативной базы). Задача правительства заключается в том, чтобы установить нормы стандартизации и сертификации и придать им формальный характер с помощью новых законодательных актов и норм. В принципе, частный сектор свободен в выборе институциональной организации для адаптации к новой нормативной базе.

**Министерство транспорта Грузии, Организационная схема
Департамента автомобильного транспорта
(на январь 1997)**



5.3.2 Подробности новой организационной структуры

Отделы Департамента будут разделены на различные сектора и подотделы. Персонал будет привлечен из ныне существующих Дирекций и переведен на работу по возможности максимально соответствующую нынешней специализации. Планируется образование следующих секторов и подразделений:

Примечание: цифры в скобках показывают численность персонала, работающего в нынешних Дирекциях.

1. Отдел по административным и общим вопросам

<i>Название/Наименование</i>	<i>Количество персонала</i>
Начальник Отдела и первый заместитель председателя	1
Руководство	3
Администрация	10
Бухгалтерия	5
Отдел кадров	3
Юридический отдел	2
Отдел инвестиций и долевого участия	4
Военный стол	2
<i>Всего персонала</i>	30

Этот Отдел сочетает функции нынешних Дирекций общего руководства (12), отдела кадров и военного стола (7), бухгалтерии (5) и юридического отдела (7).

2. Экономический отдел

<i>Название/Наименование</i>	<i>Численность персонала</i>
Начальник Отдела и заместитель Председателя	1
Отдел наблюдения, анализа, прогнозирования и государственного надзора и координации автотранспортного сектора	3
Сектор по регулированию тарифов и надзору за структурой затрат и бюджета в секторе автотранспорта	3
<i>Всего персонала</i>	7

Отдел сочетает функции нынешних Дирекций экономического прогнозирования, анализа и занятости (4), финансового прогнозирования и анализа (5) и тарифов, заработной платы и подоходного налога (4).

3. Отдел лицензирования

<i>Название/Наименование</i>	<i>Численность персонала</i>
Начальник Отдела, заместитель Председателя	1
Сектор грузового транспорта	4
Сектор пассажирского транспорта	4
<i>Всего персонала</i>	9

Этот Отдел сочетает функции нынешних Дирекций грузового транспорта (8) и пассажирского транспорта (5).

4. Отдел норм безопасности

<i>Название/Наименование</i>	<i>Численность персонала</i>
Начальник Отдела и заместитель председателя	1
Безопасность движения	3
Техническая поддержка	4
<i>Всего персонала</i>	8

Этот Отдел сочетает функции нынешних Дирекций норм безопасности (4) и Инженерного и технического обслуживания (4).

5. Отдел международных связей

<i>Название/Наименование</i>	<i>Численность персонала</i>
Начальник Отдела и заместитель председателя	1
Международные связи	3
Проект TRACECA	3
<i>Всего персонала</i>	7

В этом Отделе будет продолжена работа, осуществляемая в настоящее время Дирекцией по международным связям, а также в его составе появится сектор для координации работ в рамках проекта TACIS-TRACECA и других двусторонних и многосторонних проектов развития в будущем. В дальнейшем следует серьезно рассмотреть вопрос о возможной интеграции этого сектора в Центр реформирования и восстановления транспорта, созданный по инициативе Всемирного банка.

Деятельность еще двух Дирекций – по приватизации (5) и инвестициям и социальному развитию(7) – будет прекращена и они не найдут места в новой структуре в связи с завершением процесса приватизации. В настоящее время выполнение их функций возложено на экономический Отдел.

Таким образом, общая численность персонала Департамента автотранспорта Министерства транспорта в Тбилиси сократится с 82 до 62 человек. Сделать это будет непросто, особенно в связи с тем, что на следующем этапе придется рассмотреть вопрос о дальнейшем сокращении штата ввиду очевидной избыточной численности персонала Отдела по административным и общим вопросам: в предлагаемой новой структуре в этом отделе будет сконцентрировано излишнее количество персонала – до 50% от общей численности персонала Управления.

5.3.3 Задачи и деятельность предлагаемых новых Отделов Управления

В общих чертах задачи и деятельность планируемых функциональных Отделов Департамента автотранспорта может быть представлена следующим образом:

5.3.3.1 Экономический отдел

В отчете по проекту ТИМОГ основные функции этого Отдела были определены следующим образом:

1. Осуществление наблюдения за сектором автотранспорта в целом и сбор данных для изменений в будущем.
2. Прогнозирование и планирование развития сектора автотранспорта.
3. Анализ пассажиро- и грузопотоков.
4. Совместная с Отделом лицензирования оценка действующей системы лицензирования и выработка предложений по ее совершенствованию.

Все руководящие работники Управления подчеркивали необходимость уделить должное внимание разработке системы наблюдения за всеми существенными проявлениями производственной деятельности в секторе автотранспорта как на центральном, так и на региональном уровне. В настоящее время такая система совершенно отсутствует: не имеется заслуживающих доверия статистических данных о перевозках грузов и пассажиров. Главным источником информации остается «профессиональное чутье». В будущем сбор необходимой информации может быть осуществлен с помощью сети региональных отделений.

5.3.3.2 *Отдел лицензирования*

В отчете по проекту TIMOG основные функции этого Отдела были определены следующим образом:

1. Обеспечение надлежащих административных мер по выдаче лицензий.
2. Развитие системы лицензирования и осуществление наблюдения за ней.

Председатель выступил с предложением децентрализации и передачи в ведение региональных отделений ряда административных функций. Тем временем был разработан и одобрен проект Положения о Региональном отделении Департамента автотранспорта. Планируется провести дальнейшую работу по приданию организационным мерам официального характера, а упомянутому Положению – легального статуса.

Здесь необходимо еще раз подчеркнуть, что новые задачи и политика Департамента сводятся к регулированию и контролю, а не непосредственному руководству и надзору. Задача Правительства состоит в том, чтобы установить нормы стандартизации и сертификации и придать им официальный характер в новых законах и нормативных актах. Транспортные предприятия должны осуществлять свою деятельность в рамках установленных ими ограничений. Правительство будет вносить свои коррективы только в тех случаях, когда эти условия не выполняются.

Непростой является новая задача Департамента. Работа сектора автотранспорта по-прежнему будет находиться на минимальном уровне, особенно на начальных этапах процесса преобразования экономики. Автотранспортные предприятия будут вести борьбу за выживание и любое вмешательство во внутренние дела предприятия со стороны Правительства (включая чрезмерно высокие лицензионные и другие сборы) будет рассматриваться как прямая угроза их выживанию. При таких обстоятельствах рекомендуется изначально воздерживаться от оказания на образующийся частный сектор автотранспорта чрезмерного финансового давления. Основной упор должен быть сделан на стимулирование экономического роста и возобновление производственной деятельности. Развитие транспортного сектора, включая частный автотранспортный сектор, произойдет автоматически вместе с общим

экономическим ростом, и в долгосрочной перспективе это развитие, несомненно, благоприятно отразится на финансовом положении Департамента.

Частный сектор свободен в развитии своей институциональной организации, чтобы приспособить ее к новой нормативной базе. Хорошим примером такого развития может служить создание АМПГ (Ассоциации международных перевозчиков Грузии). Разработанная структура должна нести в себе четкие ограничения противоречащих общественным интересам монопольных тенденций в секторе автотранспорта.

Была разработана и недавно утверждена Президентом новая система лицензирования автотранспортных услуг. В настоящее время Департамента разрабатывает планы ее применения. Основной целью этой системы является повышение экономической эффективности национального автотранспорта, повышение ответственности грузоперевозчиков, создание для них условий справедливой конкуренции с помощью надлежащего регулирования системы автотранспорта и снижения себестоимости перевозок.

Лицензионное регулирование включает в себя подробные инструкции, в том числе касающиеся критериев получения лицензии на оказание транспортных услуг. Эти критерии предусматривают:

1. Регистрацию в Грузии подвижного состава, принадлежащего заинтересованному транспортному предприятию.
2. Регистрацию заинтересованного транспортного предприятия в налоговой инспекции по месту своего нахождения.
3. Наличие надлежащей документации, выданной дорожной полицией, подтверждающей, что подвижной состав предприятия отвечает требованиям норм безопасности движения.
4. Наличие надлежащей квалификации и навыков у водительского состава предприятия.
5. Подтверждение надлежащего страхования подвижного состава предприятия.

Предлагаемые новые правила, касающиеся лицензирования и безопасности, являются однако по-прежнему слишком общими. Необходимы дополнительные подробности для формализации новых правил и стандартов, включения их в рамки существующих и, если потребуется, будущих институтов, а также эффективного проведения в жизнь и контроля за их соблюдением.

По просьбе руководства Управления автодорожного транспорта Консультанты подготовили, однако только с целью ориентации, короткий документ по системе лицензирования автодорожного транспорта в западно-европейских странах. Действительный проект детальной системы лицензирования, применимый к местным условиям, является задачей, которая выходит за рамки настоящих задач Консультантов. Поэтому Консультанты рекомендуют дальнейшую разработку такой системы во всех деталях на более поздней стадии, предпочтительно вкуче с осуществлением предлагаемой программы обучения без отрыва от производства (см. также раздел 5.5).

Крайне необходимо полностью разработать и ввести в действие систему санкций, которая гарантировала бы надлежащее применение системы

лицензирования. Когда такая система будет разработана, привести ее в действие можно будет лишь после официального введения системы поддерживающего ее законодательных норм. На завершение этого процесса потребуется некоторое время.

5.3.3.3 Отдел норм безопасности

В отчете по проекту ТИМОГ основные функции этого Отдела определяются следующим образом:

1. Обеспечение норм безопасности для транспортных средств (технические стандарты, ограничения по весу/габаритам, грузам, пассажирам).
2. Обеспечение нормативных и контрольных процедур (обучение, нормы по продолжительности времени вождения/отдыха).
3. Проведение исследований в области безопасности.

По-прежнему остается открытым вопрос о путях организации контроля за надлежащим применением разнообразных норм безопасности: сотрудничество с дорожной полицией и налоговыми органами, однако что следует предпринимать, если с их стороны имеет место превышение полномочий по осуществлению контроля или злоупотребление ими. К примеру, какие шаги следует предпринять, если в отношении частного автотранспорта применяются чрезмерно большие штрафные санкции?

Дорожная полиция, которая находится в подчинении Министерства внутренних дел, разработала собственный комплекс норм, касающихся безопасности движения транспортных средств, и методов обеспечения и контроля за их соблюдением. Сотрудничество с Управлением автотранспорта Министерства транспорта по этим вопросам имеет место, однако в дальнейшем оно должно быть лучше организовано и носить более систематический характер.

5.3.3.4 Отдел международных связей

В отчете по проекту ТИМОГ основные функции этого Отдела определяются следующим образом:

1. Информационное обеспечение по международным конвенциям в области транспорта.
2. Обеспечение максимально благоприятных условий для транспортных средств, зарегистрированных в Грузии, при перевозке ими пассажиров и грузов через границу.
3. Ведение переговоров и осуществление подготовки двусторонних и многосторонних соглашений в области транспорта.
4. Координация и обеспечение соответствия национальных законов, регулирующих работу автотранспорта, международным конвенциям в этой области.
5. Подготовка законопроектов по национальному автотранспорту для принятия Парламентом.
6. Предоставление юридической помощи в области автотранспорта.

Две последние из перечисленных функций были переданы в ведение юридического сектора Отдела по административным и общим вопросам.

Серьезную проблему в настоящее время представляет полное отсутствие необходимых документальных материалов по системе современных

международных норм и правил, регулирующих работу автотранспорта. Рекомендуется создать в Управлении справочно-информационный центр, располагающий основными и современными данными по международному законодательству в области автотранспорта.

5.4 Предложения по дальнейшему совершенствованию организационной структуры

5.4.1 Управление автотранспорта в целом

В целом, задача Управления автотранспорта состоит в том, чтобы устанавливать правила, обязательные для соблюдения национальными транспортными предприятиями, касающиеся как внутринациональных, так и международных перевозок, в таких областях как:

- Допуск к осуществлению профессиональной деятельности
- Допуск к оказанию услуг
- Технические стандарты и контроль
- Социальные условия
- Экономические и финансовые вопросы
- Охрана окружающей среды
- Безопасность дорожного движения
- Общественные обязанности, и т.д.

Создание правил должно идти рука об руку с разработкой государственными органами эффективной системы их практического применения и контроля за их соблюдением, осуществляемого на удовлетворительном уровне. При условии, когда создана нормативная база для внутреннего рынка транспортных услуг, эти правила должны быть надлежащим образом инкорпорированы в национальное законодательство.

В этом отношении обычно проводится различие между перевозкой пассажиров и перевозкой грузов.

5.4.2 Допуск к оказанию услуг и осуществлению профессиональной деятельности

Допуск к оказанию услуг на рынке автотранспорта и профессиональному осуществлению перевозок как внутри страны, так и международных, в принципе, открыт для любого начинающего, отвечающего квалификационным требованиям, изложенным в национальной нормативной системе. Другой основополагающий принцип деятельности международного автотранспорта заключается в том, что ее осуществление свободно от дискриминации на основании национальности или места регистрации.

Существует настоятельная необходимость совершенствования процесса отбора и обучения лиц, стремящихся приступить к автоперевозкам на профессиональной основе. Как правило, этими вопросами ведают частные организации, представляющие или действующие от имени сектора автотранспорта. Правительство, в данном случае Управление автотранспорта, должно решить задачу стимулирования создания подобных организаций и, после их создания,

осуществления контроля за тем, чтобы их деятельность протекала в соответствии с установленными нормами и правилами.

Если в силу определенных обстоятельств инициатива по созданию таких специализированных частных учебных учреждений отсутствует, Управлению рекомендуется взять на себя инициативу по организации краткосрочных курсов для частных автоперевозчиков для повышения их квалификации по определенным дисциплинам (см. Также главу II – Требования международного рынка автотранспортных услуг). Впоследствии эта работа может быть продолжена упомянутыми частными организациями по обучению и сертификации.

Существуют три основных требования, которым должно отвечать лицо, намеревающееся получить профессию автоперевозчика:

- Хорошая репутация
- Надлежащее финансовое положение и
- Профессиональная компетентность или наличие навыков в определенной области.

Проводится различие между автоперевозчиками, работающими по различным видам грузоперевозок (внутригородские, региональные, межрегиональные, чартерные и специальные грузы), и пассажирскими перевозками (городскими, региональными, межрегиональными, чартерными, туристическими и такси), а также в обучении персонала для работы по перевозкам и работы на вспомогательных транспортных предприятиях (заправочные станции, стоянки и т.д.).

Специфической задачей Отдела лицензирования Управления автотранспорта является как разработка и легализация правил, касающихся допуска на рынок автотранспортных услуг, так и контроль за использованием разрешений и лицензий на осуществление внутренних и международных автоперевозок.

5.4.3 Безопасность дорожного движения – технология и безопасность (Отдел норм безопасности)

Безопасность дорожного движения (и чистота окружающей среды) требуют не только оснащения транспортных средств соответствующими системами, обеспечивающими безопасность (и отсутствие вредных выбросов) от производителей, но и больших усилий по поддержанию эксплуатируемых транспортных средств в надлежащем техническом состоянии и укомплектованию их в соответствии с установленными стандартами.

Для проверки и контроля безопасного состояния транспортных средств используются различные инструменты или параметры измерений:

- Технический осмотр
- Водительские удостоверения
- Вес и габариты транспортных средств
- Тахограф
- Устройства ограничения скорости
- Ремни безопасности

- Глубина рисунка протектора
- Обеспечение социальных условий

Более подробно об этих инструментах проверки и контроля безопасности дорожного движения говорится в нижеследующих разделах.

Дорожный Технический осмотр

Обычно задачи по проведению технического осмотра возлагаются на уполномоченные организации или специалистов. Необходимо сделать выбор между различными возможностями по проведению технического осмотра:

- Силами независимой организации, проводящей технический осмотр на своей территории
- Силами независимой организации, проводящей технический осмотр по месту нахождения транспортных средств
- Самостоятельно силами утвержденных транспортных организаций.

Необходимо также выработать простые и ясные процедуры их утверждения.

Технический осмотр проводится на основе определенных утвержденных стандартов, касающихся:

- Обязательный характер и регулярность проведения технического осмотра (приоритет, как правило, отдается транспортным средствам, используемым в коммерческих целях, и автобусам)
- Перечень узлов и деталей транспортных средств, подлежащих проверке в ходе технического осмотра
- Стандарты минимальной работы тормозной системы и системы выхлопа отработанных газов и
- Взаимное признание добровольности прохождения технического осмотра

Водительские удостоверения

При выдаче водительских удостоверений необходима ясность в том, какой именно орган отвечает за сдачу экзаменов (теория и практика вождения, медицинское освидетельствование для профессиональных водителей), которые необходимо сдать для получения водительского удостоверения. Такая же ясность должна быть в том, какой орган осуществляет временное прекращение действия, изъятие, прекращение действия и восстановление водительских удостоверений. Необходимо выработать процедуру производства и выдачи водительских удостоверений, включая процедуру признания водительских удостоверений, выданных за рубежом.

Проводится различие между разными категориями транспортных средств, и обычно предусматривается подразделение этих категорий с тем, чтобы водители могли повышать свою категорию в интересах безопасности движения.

Вес и габариты транспортных средств (включая обязательное обследование транспортных средств)

Помимо установленных национальными властями правил, касающихся максимального веса и габаритных размеров транспортных средств, международные автоперевозки регулируются также другими нормативными актами:

- Венская конвенция 1986 года

- Соглашение о принятии единых условий типового утверждения и взаимном признании типового утверждения автотранспортных средств и запасных частей (Женева 20/03/58)
- Соглашение о международных перевозках скоропортящихся продуктов питания и о специальном оборудовании, применяемом для таких перевозок (АТР) (Женева. 01/09/70)
- Конвенция по контейнерам
- и т.п.

Тахограф

Важно отметить, что в странах-членах ЕС все транспортные средства, используемые в коммерческих целях, должны быть оборудованы прибором слежения (тахографом), показывающим время пребывания за рулем и время отдыха водителя. Этот прибор имеет первоочередное значение для соблюдения социальных требований на автотранспорте.

Автоперевозка опасных грузов (включая профессиональное обучение водителей)
Правила международных перевозок автотранспортом определяются ADR UNECE в Женеве. Эти правила необходимы для гарантии высокого уровня безопасности при внутренних и международных перевозках опасных грузов.

Устройства ограничения скорости

Для определенных видов используемых в коммерческих целях транспортных средств, в особенности грузовых автомобилей и автобусов, установка специально уполномоченными организациями устройств ограничения скорости является обязательной.

Ремни безопасности

Водители и пассажиры транспортных средств, масса которых не превышает 3,5 тонны обязаны пристегивать ремни безопасности. Для детей обязательным является наличие специальных удерживающих устройств на сиденьях, оборудованных ремнями безопасности.

Глубина рисунка протектора

Для повышения безопасности движения установлена минимальная глубина рисунка протектора в 1,6 мм для пассажирских транспортных средств с числом мест для пассажиров не менее 9 и для грузовых транспортных средств, масса которых не превышает 3,5 тонны.

Нормы, касающиеся соблюдения социальных условий

Правила, определяющие максимальную продолжительность пребывания водителей за рулем и минимальную продолжительность перерывов и времени отдыха (в день, в неделю), направлены на повышение безопасности дорожного движения, создание равных условий для конкуренции между грузоперевозчиками и улучшение социальных условий работы водителей.

Груз международной конкурентной борьбы, стремление получить максимальную прибыль, необходимость строго соблюдать графики перевозки, заторы на дорогах и нерегулярные проверки приводят к тому, что перевозчики испытывают искушение пренебречь социальными нормами. Единообразный и

разумный уровень соблюдения этих норм может быть обеспечен только адекватной системой контроля и санкций.

Согласованность, применение и оценка правил и норм безопасности движения
Все страны-члены ЕС разработали свои собственные системы правил и норм, касающихся безопасности дорожного движения и загрязнения окружающей среды в соответствии с директивами, представленными Европейской Комиссией. Вышеприведенные сведения основаны на этих директивах. Этим странам потребовалось несколько лет для интеграции и согласования своих систем, и хотя ЕС выступает как общий знаменатель, по-прежнему имеется немало различий в институциональных мерах, осуществляемых различными странами-членами ЕС по применению этих правил и норм.

Поэтому трудно представить каким образом такая страна как Грузия, только недавно "возродившая из пепла" (по западноевропейским стандартам) полностью разрушенную систему институтов, сможет в короткие сроки воспринять совершенно новую систему правил и норм по безопасности движения, приспособленную к международным стандартам и включающую образование целого ряда новых, главным образом, частных институтов. Однако такая задача стоит в повестке дня, и для ее решения можно использовать чертежи создания соответствующих систем в других странах.

В будущем должно быть проведено четкое разграничение задач по выработке правил и норм безопасности дорожного движения и контроля за их соблюдением, возлагаемых на Министерство транспорта, с одной стороны, и на дорожную полицию, с другой стороны. В принципе, предоставление ключевых данных для подготовки надлежащего законодательного регулирования безопасности дорожного движения, дорожного контроля и борьбы с загрязнением окружающей среды является задачей отдела безопасности движения Министерства транспорта. Такое законодательство создает условия, в которых функционирует рынок транспортных услуг. Когда соответствующие правила и нормы введены в действие, их соблюдение и надлежащее применение должна на регулярной основе контролировать дорожная полиция, как правоохранительный орган.

Наконец, рекомендуется принимать надлежащие меры по регулярной оценке и, если необходимо, внесению изменений в правила и нормы, касающиеся дорожного движения. Обычно это осуществляется на основе изучения сообщений полиции о крупнейших дорожно-транспортных происшествиях на территории страны. Для того, чтобы наверняка получить соответствующую техническую информацию об этих происшествиях, сектору технической поддержки Отдела норм безопасности следует разработать стандартную форму отчета о дорожно-транспортном происшествии, в которой содержались бы основные технические данные. Кроме того, рекомендуется организовать краткосрочные учебные курсы, чтобы на регулярной основе информировать офицеров полиции о том, как следует расследовать крупные дорожно-транспортные происшествия и как заполнять эти формы отчетности.

5.4.4 Замечания по экономическим и финансовым вопросам (Экономический отдел)

Экономический отдел должен будет решить задачу разработки системы контроля, позволяющей отслеживать все важнейшие аспекты деятельности в области перевозки грузов как на централизованном, так и на региональном уровне. Как уже отмечалось ранее, такая система в настоящее время полностью отсутствует: по перемещению грузов не имеется достоверных статистических данных (по перевозкам пассажиров - также).

Рекомендуется разработать такую систему лицензирования грузоперевозок, которая обеспечивала бы доступность и регулярную обновляемость всех ключевых сведений, касающихся автотранспортных предприятий, которым выданы лицензии (количество используемых единиц транспорта, количество работников, грузопотоки, прогнозы и т.п.).

Цель взимания дорожных налогов, налогов на пользователей дорог и пошлин состоит в том, чтобы отнести расходы по содержанию дорожной инфраструктуры на ее реальных пользователей. Для крупнотоннажных транспортных средств при взимании годового дорожного налога проводится различие между их категориями в зависимости от максимальной разрешенной грузоподъемности и количества и конфигурации осей транспортного средства.

Административная инфраструктура, созданная внутри Отдела для расчета и взимания дорожного налога, налога на пользователей дорог и пошлин, а также снижения ставок налога и выдачи налоговых освобождений, должна быть усовершенствована и, где это необходимо, получить экспертную поддержку со стороны других заинтересованных ведомств (Министерства финансов и Министерства экономики).

5.4.5 Международные связи (Отдел международных связей)

Описание задач, решаемых Отделом международных связей, содержится в предыдущей главе. Там же приводятся замечания о необходимости получения свежей информации по законодательству, регулирующему международные перевозки. Рекомендуется сочетание планируемого центра обучения без отрыва от производства с Центром восстановления как составной части реформы транспортной системы.

5.5 Рекомендуемая программа обучения персонала без отрыва от производства

5.5.1 Ознакомительная информация

В предшествующих главах представлен общий обзор организационной структуры Департамента автотранспорта Министерства транспорта, как единственного правительственного органа, официально уполномоченного устанавливать нормы и правила для самостоятельного сектора автотранспорта. Там же упоминалось, кто и каким образом эти нормы и правила должен применять на практике, а их выполнение контролировать.

В этой связи необходимо еще раз подчеркнуть, что при нынешних, новых для таких стран БСС, как Грузия, рыночных условиях, Правительству необходимо научиться воздерживаться от любого прямого вмешательства в деятельность теперь самостоятельных хозяйственных субъектов транспортного сектора и повседневного руководства ею. Это касается всех транспортных предприятий, независимо от того, являются ли они частными или по-прежнему функционируют в качестве предприятий общественного транспорта, как железная дорога или национальная авиакомпания. Сущность заключается в том, что Правительство устанавливает правила игры, а игроки – самостоятельные транспортные предприятия, как частные, так и общественные, должны следовать этим правилам. Нарушение этих правил или игра не по правилам повлечет применение санкций.

Те ограничения, в рамках которых транспортные предприятия обязаны осуществлять свою деятельность, в принципе, предназначены для защиты общественных интересов (с помощью правил безопасности движения, мер по защите окружающей среды, справедливой системы тарифов и предотвращения монополизма в транспортном секторе). Обычно получивший самостоятельность транспортный сектор приспосабливается к такой новой нормативной среде через формирование своих собственных институтов, представляющих определенные групповые интересы, существующие внутри этого сектора.

Перед лицом новой реальности профессиональный персонал всех управлений Министерства транспорта испытывает определенные трудности. Комплексы норм и правил, ставших общим местом на международном уровне, всего несколько лет назад были неизвестны среднестатистическому служащему в любой из республик бывшего Советского Союза. Неожиданно пришлось не только тщательно изучить их, но и найти пути для включения в правовую и организационную структуру департаментов.

Будучи зачастую (бывшими) руководителями крупных государственных транспортных объединений, руководители управлений Министерства по-прежнему испытывают затруднения, когда приходится различать между их (прежними) обязанностями по руководству и их новыми задачами в качестве руководителей управлений, которые осуществляют регулирование и контроль, но воздерживаются от прямого руководящего вмешательства в деятельность ныне самостоятельных хозяйственных субъектов транспортного сектора. В нынешний, переходный период зачастую случается, что руководители управлений и их подразделений «носят две шляпы» и испытывают трудности при решении вопроса о том, какую из «шляп» следует передать кому-нибудь еще.

Предстоит проделать огромный объем работы, включающий не только разработку новых структур, отражающих новые условия. Еще более важно организовать и практически осуществить программу интенсивного обучения по подготовке профессионального персонала различных управлений к выполнению новых задач. Без таких мер по обучению неразбериха среди персонала будет продолжаться, оставаясь фактором, препятствующим дальнейшему организационному развитию.

5.5.2 Программа обучения без отрыва от производства для Управления автотранспорта

В качестве первого шага представляется важным определить текущие потребности в обучении профессионального персонала различных подразделений, входящих в состав Управления автотранспорта. Эти потребности напрямую связаны с новыми задачами персонала в новой организационной структуре Управления. В новой структуре эти задачи могут быть определены следующим образом:

- направлять процесс регулирования и контроля работы сектора автотранспорта,
- разработать надлежащую, соответствующую международным стандартам систему правовых норм, определяющую границы, в рамках которых будет осуществляться работа национального сектора автотранспорта
- установить надлежащие процедуры исполнения комплекса норм и правил (системы лицензирования, правила безопасности движения, меры по защите окружающей среды, правила ценообразования, налогообложения и т.д.)
- производить регулярную оценку эффективности установленных норм и правил и в случае необходимости вносить предложения по их изменению
- осуществлять наблюдение за работой автотранспортного сектора в целом и обеспечивать планирование и прогнозирование его развития
- формулировать и на регулярной основе обновлять национальную политику в отношении автотранспорта, на уровне центра эти соображения будут учитываться при формулировании общенациональной политики в области транспорта.

Дальнейший подробный анализ этих задач позволит, в первую очередь, составить перечень предметов, которые должны быть включены в программу обучения без отрыва от производства. Следующие предметы представляют значение для государственных служащих, работающих в области сектора автотранспорта:

Специалисты Экономического Отдела (и политики в области автотранспорта):

- Формулирование политики в области автотранспорта (трудности, возможные решения, приоритеты)
- Наблюдение за сектором автотранспорта и его оценка (информационные системы)
- Экономические и финансовые вопросы деятельности автотранспорта (тарифы, дорожные сборы и т.д.)
- Заключение контрактов и организация тендеров
- Вопросы взаимодействия различных видов транспорта

Специалисты Отдела лицензирования

- Законодательство, регулирующее работу автотранспорта (национальное и международное)
- Процедура выдачи лицензий (условия допуска на рынок автотранспортных услуг)
- Переход к рыночной экономике (приватизация)

- Общие начала управления автотранспортным предприятием (по перевозке пассажиров и по перевозке грузов)
- Общие начала управления предприятием по экспедированию грузов

Специалисты Отдела норм безопасности:

- Безопасность дорожного движения и меры по охране окружающей среды (международные стандарты)
- Регулирование работы и контроль подразделений дорожной инспекции

Специалисты Отдела международных связей:

- Законодательство, регулирующее работу автотранспорта (национальное и международное)
- Международные автотранспортные организации (в особенности вопросы, связанные с IRU/TIR Carnet)
- Организационное обеспечение работы автотранспорта и торговли (включая таможенные и пограничные процедуры)
- Региональная интеграция автотранспорта

Руководители отделов и их подразделений

- Управление кадрами и техника общения (контакты с клиентами)

Первый проект расписания обучения без отрыва от производства, показывающий вышеперечисленные предметы, количество обучающихся и расходы на обучение, включен в Приложение 2. Расписание включает оценочную продолжительность обучения, необходимые средства технического обеспечения и оценочную смету расходов на обучение.

5.5.3 Дополнительные аспекты предлагаемой программы обучения без отрыва от производства

1. Содержание программы обучения должно быть настолько практическим, насколько это возможно: теоретические концепции должны постоянно противопоставляться «опыту и ситуациям из реальной жизни» как в вопросах национального, так и международного характера.
2. Практической реализации программы обучения профессионального персонала должна предшествовать интенсивная программа обучения преподавателей из числа тщательно отобранных местных специалистов.
3. Программа обучения включает в себя подготовку программы, учебных материалов и методических пособий международными экспертами в сотрудничестве местными консультантами/преподавателями.
4. Обучение должно быть организовано таким образом, чтобы обеспечивалось постоянное активное вовлечение обучающихся: практика показала, что семинарская форма обучения с многочисленными групповыми практическими занятиями наилучшим образом обеспечивает активность участников.
5. Обучение должно иметь четкие цели и приводить к конкретным результатам: ясно охарактеризованные комплексы правовых норм, написанные пособия по процедурам и внутренним системам связи, а также подробные рекомендации по путям дальнейшего совершенствования этих процедур и систем связи.

5.5.4 Организация программы обучения без отрыва от производства

Исходя из ряда практических соображений настоятельно рекомендуется координировать, а еще предпочтительнее – сочетать программу обучения без отрыва от производства профессионального персонала Управления автотранспорта с программой обучения, которая должна быть организована Центром реформы и восстановления транспорта и финансируется Всемирным банком. Начиная с 1997 года вновь образованное учебное объединение Центра(УО - ЦРВТ) будет проводить обучение руководящего состава и профессионального персонала всего Министерства транспорта, а также руководства и персонала транспортных предприятий и предприятий смежных отраслей.

С руководством и консультантами УО –ЦРВТ обсуждалось, каким образом предлагаемая в настоящей главе программа обучения без отрыва от производства может быть интегрирована. Планируемое обучение, осуществляемое УО- ЦРВТ уже предусматривает ряд курсов, предназначенных для профессионального персонала Управления автотранспорта. Несмотря на возможное расхождение в деталях эти курсы в значительной степени совпадают с предлагаемой программой обучения без отрыва от производства, упомянутой выше.

Наконец, необходимо отметить, что несмотря на имеющиеся в настоящее время явные отличия в организации автотранспорта в трех государствах Закавказья (см. также отчеты по Армении и Азербайджану), вряд ли имеются какие-нибудь различия в потребностях обучения государственных служащих, работающих в области регулирования и контроля автотранспорта в этих государствах.

Исходя из этого рекомендуется комбинировать, где возможно, планируемое обучение без отрыва от производства указанных служащих. Министерство транспорта Грузии, располагающее необходимой учебной базой УО ЦРВТ в Тбилиси, могло бы выступить принимающей стороной для таких комбинированных учебных курсов без отрыва от производства. Совместные учебные занятия предпочтительны не только потому, что снижают расходы на их проведение, но и потому, что предоставляют прекрасные возможности для обмена опытом и обсуждения общих проблем в области автотранспорта (и, возможно, поиска решения этих проблем) в процессе занятий.

6. ПРОГНОЗ СПРОСА НА АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

6.1 Введение: от среды автомобильного транспорта к системе автомобильного транспорта

Настоящий отчет составлен по принципу “сверху вниз”. После анализа социально-экономических и политических факторов, приведенного в Главе 2, и анализа институциональной среды сектора автомобильного транспорта в каждой стране, приведенного в Главе 3 - 5, теперь внимание в отчете будет сосредоточено на анализе *самой системы автомобильного транспорта*. Цель проекта - анализ спроса и предложения на автомобильном транспорте (а не анализ дорожной инфраструктуры).

Само собой разумеется, что качество дорожной инфраструктуры (дороги, светофоры, дорожные знаки, объекты отдыха и парковки) - это важный фактор качества сектора автомобильного транспорта: качество инфраструктуры влияет на скорость, надежность и эксплуатационные затраты перевозок. Этот аспект рассматривается в рамках других проектов TRACECA. Проблема дорожной инфраструктуры не рассматривается настоящим проектом, но в ее отношении будут приведены некоторые комментарии.

Было замечено, что качество инфраструктуры является одним из основных препятствий для повышения оперативности и надежности работы сектора автомобильного транспорта в Закавказье. Однако в сложившихся обстоятельствах министерствам очень трудно изыскивать средства для крупных инвестиций в инфраструктуру: наблюдается широкомасштабное уклонение от уплаты налогов, и сектор автомобильного транспорта здесь - не исключение. Кроме того, полуофициальные сборы, взимаемые с транспортных предприятий дорожной полицией и таможенными органами, являются негативным стимулом для развития сектора автомобильного транспорта, а доходы, поступающие от этих полуполюгальных сборов, не способствуют развитию инвестиционного фонда для развития инфраструктуры. Проблема финансирования дорожного строительства рассматривается в Главе 7, в пункте, посвященном состоянию дорог и финансированию строительства дорог.

6.1.1 Переход от системы планирования на транспорте к системе, ориентированной на спрос

В экономической системе бывшего Советского Союза большая часть хозяйственной деятельности и производство планировалась централизованно, так же, как и транспортные перевозки. Объекты по производству полуфабрикатов, капитальных товаров и товаров народного потребления были распределены по всему Советскому Союзу, а товары перевозились на большие расстояния. Это привело к образованию огромных грузопотоков. Значительная часть перевозок больших количеств груза на большие расстояния выполнялась государственными железными дорогами Советского Союза. Большая часть перевозок на короткие расстояния выполнялась (5 - 8-тонными грузовиками). Большая часть товаров, перевозимых автомобильным транспортом, приходилась на продукцию сельского

хозяйства, а также на распределяемые на местном и областном уровнях продукты питания и товары народного потребления.

Так же, как и вся транспортная система, экономики всех трех республик Закавказья имели густую транспортную сеть. Особенно это относится к Азербайджану и Грузии (образующим перешеек между Черным и Каспийским морями), где формировался спрос на 50% объема импортных и экспортных грузопотоков. Ожидается, что в будущем эта особенность спроса на перевозки не претерпит изменений.

С момента распада Советского Союза железная дорога больше не является общегосударственной системой без границ, хотя характеристики этой системы везде остаются теми же самыми. Теперь предстоит пересекать множество границ, и по причине вооруженных конфликтов в Чечне, Осетии и Абхазии железнодорожного сообщения между Закавказьем и Россией нет. Это означает, что автомобильный транспорт является хорошей альтернативой, поскольку сети автомобильного транспорта обеспечивают свободу, в отличие от сетей железнодорожного транспорта. Из этого можно сделать вывод о том, что спрос на автомобильные перевозки будет в ближайшем будущем возрастать.

По причине экономического кризиса, а, следовательно и падения объемов хозяйственной деятельности, спрос на перевозки сильно упал за последние пять лет. Хотя собрать точные данные по спросу на перевозки в сложившейся ситуации - трудная задача, было замечено, что на всех работающих транспортных предприятиях до 80% подвижного состава в настоящее время не эксплуатируется.

Однако в ближайшем будущем спрос на перевозки, вероятно, значительно изменится. Структура спроса претерпевает значительные изменения по мере того, как требования клиентов становятся более разнообразными, а транспортные предприятия проводят все более гибкую политику и быстрее реагируют на спрос; также происходят изменения и в относительных затратах. Следовательно, существует вероятность роста объемов международных и контейнерных автомобильных перевозок, как это произошло в странах с рыночной экономикой.

6.1.2 Спрос на перевозки в закавказском регионе

Закавказским республикам - Армении, Грузии и Азербайджану, население которых составляет немногим более 16 миллионов человек, а валовый национальный продукт в 1993 году составил почти 10 миллиардов долларов, с одной стороны, "противостоит" среднеазиатский регион (Туркменистан, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан и Киргизстан), население которого - 53 миллиона человек, а валовый национальный продукт в 1993 году составил более 53 миллиардов долларов, по другую сторону от Баку. Считается, что из этих 8 стран лучшие перспективы экономического роста в течение ближайших 20 лет будут у Азербайджана, Туркменистана и Кыргызстана, в то время как перспективы Армении и Грузии - хуже.

Две самые важные отрасли во всех 8 странах TRACECA - это сельское хозяйство и производство энергии. Грузия выращивает чай, виноград, цитрусовые. Армения выращивает зерновые, картофель, овощи и виноград. Азербайджан выращивает хлопок, табак, фрукты, виноград и овощи. Основные природные ресурсы Грузии - это марганец, уголь и лес. Армения обладает в основном лишь сельскохозяйственными угодьями, так же, как и Азербайджан, но у Азербайджана есть большие запасы нефти, газа и железной руды.

Данные о торговле между тремя закавказскими республиками представлены в таблице ниже:

Обзор импортируемой и экспортируемой продукции в Кавказском регионе	
ЭКСПОРТ	ИМПОРТ
Грузия	
Зерновые	Нефть
Алюминий	Газ
Руды	Нефтепродукты
Бокситы	Продовольствие
Уголь	
Армения	
Машины	Нефть и газ
Продовольствие	Железо и сталь
Продукция легкой промышленности	Химические вещества
	Машины
	Продукция легкой промышленности
	Продовольствие
Азербайджан	
Полезные ископаемые	Химические вещества
Химические вещества	Растительное масло
Цветные металлы	Машины
Волокна	Полезные ископаемые
Продукция сельского хозяйства	Напитки
Машины	Табак
	Мясо
	Строительные материалы
	Продукция сельского хозяйства

Развал существующей системы создал серьезные препятствия для поиска данных о спросе на перевозки в рамках этого проекта. Самые надежные данные датированы 1991 годом, когда республики еще не получили независимость.

При сложившихся обстоятельствах прогнозы транспортных потоков как в отношении международных перевозок, так и в отношении внутренних грузопотоков по каждой республике сделать чрезвычайно трудно, поскольку:

- данные о динамике хозяйственной деятельности и отношениях почти полностью отсутствуют;
- медленно и неравномерно появляются новые модели хозяйственной деятельности, но, что более важно, хозяйственная деятельность по

большой своей части имеет неофициальный характер и не учитывается в официальной статистике.

Хотя ожидалось (см. Отчет о начальной стадии), что данные анализа спроса на рынке транспортных услуг и прогнозы на будущее поступят в результате осуществления параллельного Проекта Трасека по прогнозированию объемов транспортных перевозок в регионе, и хотя с самого начала проекта Консультанты пытались установить связь с другими проектами, чтобы получить эти данные от них, их получить не удалось до окончательного оформления проекта окончательного отчета.

Тем временем, однако слишком поздно для настоящего проекта, в ходе Проекта по прогнозированию объемов транспортных перевозок в регионе и прочих исследований Трасека, а именно по темам Управление дорожным покрытием, Отчет о пограничных постах, Паромные станции Баку и Туркменбаши, Предварительное технико-экономическое обоснование “Железная дорога Баку-Батуми” и Предварительное технико-экономическое обоснование “Автомобильная дорога Баку - Астара”, собраны (и представлены) более или менее относящиеся к делу данные по транспортным потокам (спросу), которые можно было бы скомбинировать в целях совершенствования процесса оценки спроса на грузовые перевозки в (3) республиках Закавказья в будущем.

Как было упомянуто, это нельзя было обеспечить в течение срока, отведенного для осуществления этого проекта, в то время как другое исходно запланированное мероприятие (напр., сравнительная оценка различных альтернативных транспортных коридоров между (Северо-) Западной Европой и Средней Азией), рассматривающее спрос на перевозки по коридору с другой, специфической, перспективы, не было сочтено приоритетным.

С 1990 года грузопотоки в регионах Закавказья резко сократились. Основные причины сокращения спроса на перевозки заключаются в следующем:

- (1) Расстройство единой транспортной системы Советского Союза.
- (2) Экономический кризис, таким образом, падение спроса на перевозки.
- (3) Закрытие многих производственных центров.
- (4) Политическая нестабильность и войны в Чечне, Нагорном Карабахе, Южной Осетии и Абхазии.
- (5) Ухудшающееся состояние дорог.

Было отмечено и сообщено, что спрос на транспортные перевозки приходился в значительной степени на перевозку гуманитарной помощи: авторы отчета, составленного в ходе реализации проекта под названием “Реорганизация грузинских портов Батуми и Потти”, пришли к заключению, что 70% грузопотоков в этих портах приходится на перевозку гуманитарной помощи. Из таблицы, приведенной на следующей странице, можно получить представление об общем объеме гуманитарной помощи, поступившей в республики Закавказья в 1993 - 1996 годах.

Сводные данные о гуманитарной помощи в Закавказье в 1993-1996гг.:

(на основании фактических объемов разгрузки и расчетных объемов, округлены до 100 м/т)

1996 (включены как фактически произведенные, так и ожидаемые консигнационные поставки).

Вид помощи	Страна			
	Армения	Азербайджан	Грузия	Всего
Помощь по программе ²	130,200	61,100	156,800	348,100
Целевая помощь ³	19,600	9,100	19,800	48,500
Всего	149,800	70,200	176,600	396,600
из которого через WFP	8,700	6,000	2,800	17,500
Коммерческий импорт	32,400	122,400	196,200	351,000

1995

Вид помощи	Страна			
	Армения	Азербайджан	Грузия	Всего
Помощь по программе	359.100	324.000	536.800	1.219.900
Целевая помощь	23.600	31.200	50.800	105.600
Всего	382.700	355.200	587.600	1.325.500
из которого через WFP	10.100	13.500	16.400	40.000
Коммерческий импорт	20.400	8.700	56.500	85.600

1994

Вид помощи	Страна			
	Армения	Азербайджан	Грузия	Всего
Помощь по программе	413.900	142.200	715.300	1.271.400
Целевая помощь	50.900	54.400	37.200	142.500
Всего	464.800	196.600	752.500	1.413.900
из которого через WFP	9.300	9.900	8.600	27.800
Коммерческий импорт	1.200	0	7.600	8.800

1993

Вид помощи	Страна			
	Армения	Азербайджан	Грузия	Всего
Помощь по программе	248.600	64.500	345.200	658.300
Целевая помощь	0	1.000	2.900	3.900
Всего	248.600	65.500	348.100	662.200
из которого через WFP	0	900	1.000	1.900
Коммерческий импорт	0	0	0	0

² Помощь по программе включает продовольствие для поддержки бюджета и концессионные продажи.

³ Целевая помощь предусматривает распределение продовольствия непосредственно среди ее получателей.

Оценка объемов грузов, перевезенных грузовым транспортом через границу (1996), приводится в "Отчете о пунктах таможенного контроля транспорта", и выглядит следующим образом⁴:

Страна (граница)	Импорт	Экспорт	Замечания
Армения (-Грузия)	65000 Т (авто)	40000 т (авто)	5500 грузовики/в каждую сторону
	500000 Т (ж.д.)	60000 т (ж.д.)	
Армения (- Иран)	250000 Т (авто)	100000 т (авто)	30000 грузовики/ в каждую сторону
Азербайджан (-Иран)	930000 т (авто)	105000 т (авто)	60000 грузовики/ в каждую сторону
Азербайджан (-Россия)	3500 т (авто, 350)	15000 т (авто, 1500)	6000 т (транзит, 600 tr)
	200000 т (ж.д.)	85000 т (ж.д.)	
Азербайджан (-Турция)	15000 т (авто)	2000 т (авто)	1000 грузовики/ в каждую сторону
Азербайджан (-Грузия)	300000 т (авто)	10000 т (авто)	17500 грузовики/ в каждую сторону
	900000 т (ж.д.)	900000 т (ж.д.)	включая транзит
Азербайджан-порт Баку	200000 т (70% ж.д.)	200000 т (70 % ж.д.)	6500 грузовиков
Грузия (-Армения)	40000 т (авто)	65000 т (авто)	5500 грузовиков/ в каждую сторону
	60000 т (ж.д.)	500000 т (ж.д.)	включая высокий % транзита
Грузия (-Азербайджан)	10000 т (авто)	300000 т (авто)	17500 грузовики/ в каждую сторону
	900000 т (ж.д.)	900000 т (ж.д.)	включая высокий % транзита
Грузия (-Россия)	н.д. (авто)	н.д. (авто)	35000 грузовики/ в каждую сторону
Грузия (-Турция)	530000 т (авто)	73000 т (авто)	37000 грузовики/ в каждую сторону
Грузия - порт Батуми	1300000 т (большей частью ж.д.)	40000 т	225000 т транзит
Грузия - порт Поты	1360000 т (ж.д. и авто)	350000 т (ж.д. и авто)	высокий % транзита

В целом, по оценкам, общий объем импорта в Грузию, включая транзит из Армении и Азербайджана (и прочих стран), составляет 4,2 миллионов тонн в год (1996), а общий объем экспорта Грузии, включая транзит в Армению и Азербайджан (и прочие страны), составляет 2,3 миллионов тонн в год (1996).

Если бы общий объем транзитных грузов составил приблизительно 1.6 миллионов тонн, то чистый объем импорта Грузии равнялся бы 2.6 миллионов тонн, а чистый объем экспорта - 0,7 млн. тонн в год (1996). Если бы все эти

⁴ Источник: Скотт Уилсон Киркпатрик, Проект TRACECA по содействию развитию торговли.

объемы перевозились автомобильным транспортом, а в настоящее время это не так, то годовой объем перевозок по магистралям Грузии составлял бы приблизительно 400000 “международных” рейсов с грузом (средний вес груза, перевозимого за рейс - приблизительно 12-12,5 тонн).

По оценкам, объем импорта Армении (1996) составляет 815000 тонн, из которых 500000 тонн было перевезено по железной дороге (в Грузию и обратно), а объем экспорта составил лишь 200000 тонн (исключая воздушные перевозки, конечно). Предполагается, что объемы перевозок были очень невелики (в Армении).

Импорт Азербайджана, включая транзитные перевозки, составил приблизительно 2,55 миллиона тонн (1996), а экспорт, включая транзит - 1,32 миллиона тонн в год (1996).

Если объем транзитных грузов будет равен приблизительно 300000 тоннам, то чистый объем импорта Азербайджана составит 2,25 миллионов тонн, а чистый объем экспорта - немногим более 1 миллиона тонн в год (1996). Если бы весь этот объем перевозился автомобильным транспортом, а в настоящее время это не так, то годовой объем перевозок по магистралям Азербайджана составлял бы приблизительно 300000 “международных” рейсов с грузом (средний вес груза, перевозимого за рейс - приблизительно 12 тонн).

6.2 Армения

В статистике⁵, представленной Министерством транспорта Армении, приводятся следующие данные по **автомобильным перевозкам специализированными предприятиями** (расчетное количество грузовиков и фургонов составляет 8000 без учета собственного грузового парка предприятий) и по объемам перевозок грузов по железной дороге:

Транспортировка грузов (Источник: Министерство транспорта Армении)						
Вид транспорта	1995			1 п/г 1996		
	тонн (млн.)	тонно-км (млн.)	средняя дистанция	тонн (млн.)	тонно-км (млн.)	средняя дистанция
профессиональный автотранспорт (исключая личный транспорт)	2,5	60	24 км	1,09	24,3	22,2 км
ж.д.	2,14	409	191 км	0,83	169	203,6 км

В ходе реализации Проекта по составлению региональной транспортной базы данных и разработке модели прогнозирования TRACECA была проведена

⁵ Источник: Министерство транспорта Армении.

оценка объемов перевозок (через границу?⁶) и оборота, результаты которой приведены ниже:

Объем грузоперевозок, млн. тонн						
Вид транспорта	1990	1991	1992	1993	1994	1995
ж.д.	16	12	3	1	1	1
авто транспорт, всего	262	205	38	31	20	20
включая общественный транспорт	97	69	14	3	3	3
водный транспорт						
воздушный транспорт	0,018	0,017	0,021	0,059	0,034	0,02
ВСЕГО	278	217	41	32	21	21

Грузооборот, млрд. тонно-км						
Вид транспорта	1990	1991	1992	1993	1994	1995
ж.д.	4,9	4,2	1,3	0,5	0,3	0,4
автотранспорт, всего	4,5	3,7	0,7	0,6	0,3	0,3
включая общественный транспорт	1,5	1,1	0,3	0,07	0,07	0,06
водный транспорт						
воздушный транспорт	0,05	0,04	0,02	0,01	0,01	0,02
ВСЕГО	9,4	7,9	2	1,1	0,6	0,7

Хотя наблюдается значительная разница между данными, представленными Министерством транспорта и данными об объемах перевозок, представленными WS Atkins, что, возможно, частично вызвано различиями в определении и, в особенности, исключением из статистики собственного парка предприятий, на который приходится большая доля рынка, можно заключить, что падение спроса на перевозки было огромным. Наблюдается несоответствие в средней протяженности рейсов автотранспорта (15 км по результатам исследования Atkins и 24 км по данным Министерства транспорта, что также кажется недостаточным для международных перевозок). В любом случае можно прийти к заключению, что протяженность рейсов на автомобильном транспорте относительно низка по сравнению с международными стандартами.

Дефицит торгового баланса Армении все увеличивается (объем экспорта в 1995 году - 263,4 миллиона долларов США, импорта - 668,5 миллионов долларов США).

Экспортные грузы (в 1995 году) следуют главным образом в Россию (33%) и Туркменистан (24%), а также в Иран (13%) и Бельгию (12%). На долю прочих стран Европейского Сообщества приходится 7% объема экспорта (1995), прочих стран СНГ - 4%, остальных стран - 8%.

⁶ Из приложения не совсем ясно, относятся ли эти данные к объемам перевозок через границу или ко ВСЕМ грузопотокам (суда по средней протяженности рейсов автомобильного транспорта, эти данные относятся ко всем транспортным потокам).

Что касается импорта (он преобладает), то (в 1995 году) ситуация выглядела следующим образом: 18% общего объема импорта поступило из России, 16% - из Туркменистана, 15% - из США, 12% - из Ирана; 24% - из стран Европейского Союза; 8% - из Грузии, 1% - из прочих стран СНГ, 6% - из остальных стран.

Большая доля междугородных перевозок приходится, конечно, на внешнюю торговлю Армении, если учитывать ограниченную торговлю Армении со своими соседями (напр., Грузией, Ираном и так далее).

Основные группы импортируемой продукции - это "готовые продукты питания, продукты животного и растительного происхождения", а также "полезные ископаемые", хотя за последнее время значительно увеличился импорт "основных металлов и изделий из основных металлов", "продукции химической промышленности и связанных с ней отраслей", а также "машин и механических устройств".

Основная экспортная продукция (группы) - это: "основные металлы и изделия из основных металлов", "машины и механические устройства", "полезные ископаемые", а также "текстиль и текстильные изделия".

Армения расположена на перекрестке между Европой и Средней Азией, а также между Россией и Ближним Востоком (на водоразделе между христианством и мусульманством). Она могла бы играть важную роль в процессе интеграции Закавказья, а также в более широком региональном масштабе и в образовании Евроазиатского экономического пространства.

Считается, что установление прямой (автомобильной) связи между Арменией и портом Батуми (Грузия) является значительным вкладом транспортного сектора в процесс интеграции с перспективными возможностями для автомобильного (грузового) транспорта в частности.

6.3 Азербайджан

Что касается Азербайджана, то здесь в результате исследования ЕБРР по Распределительному центру ВМ-TRANS в Баку поступили дополнительные данные за 1995 год. По этим данным, в 1995 году общий объем импорта продуктов питания в Азербайджане составил 600000 тонн, а сырой нефти и дизельного топлива - почти 1 миллион тонн.

В 1995 году Азербайджан экспортировал приблизительно 1,5 млн. тонн нефтепродуктов (дизельное топливо, моторные масла, нефтяной кокс, нефть для отопления и некоторое количество топлива); 54000 тонн химических веществ и продукции нефтехимии; 30000 тонн металлоизделий (заготовки и катанка из алюминия, железная руда, сталь), хлопчатобумажные изделия (85000 тонн), хлопковолокно (2 миллиона метров), некоторые виды продуктов питания (икра) и товары народного потребления (кондиционеры воздуха и холодильники).

По оценкам, проведенным в соответствии с моделью прогнозирования грузопотоков в регионе WS TRACECA, статистика транспортных потоков

(международных, трансграничных?) в Азербайджане выглядит следующим образом:

Объем грузоперевозок, млн.тонн						
Годы	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Вид транспорта						
ж.д.	80,5	73	39,6	25	13	9,1
авто транспорт, всего	380,8	346,7	243,2	170,2	104,9	74,5
включая общественный транспорт	97	137	50,4	24,5	19,4	12,5
водный транспорт	17,8	15,6	7,9	6,5	6,6	5,7
воздушный транспорт	0,03	0,02	0,02	0,02	0,003	0,02
ВСЕГО	479,13	435,32	290,72	201,72	124,53	89,32

Грузооборот, млрд. тонно-км						
Годы	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Вид транспорта						
ж.д.	40,5	32	14,2	9,9	4,4	3,2
автотранспорт, всего	8,2	7,5	5,2	3,4	2,5	1,7
включая общественный транспорт	3,3	3	1,3	0,6	0,6	0,3
водный транспорт	9,9	8,9	4,9	4,3	4,7	4,6
воздушный транспорт	0,05	0,04	0,03	0,03	0,05	0,06
ВСЕГО	58,65	48,44	24,33	17,63	11,65	9,56

Из этой статистики следует, что падение спроса на перевозки было не таким резким, как в Грузии и Армении. Возможно, частично спрос поддерживался со стороны нефтяной промышленности (и связанных с ней проектов) (хотя, исследование НРТИ, проведенное в порту Баку, этого не подтверждает, в ходе его проведения было обнаружено, что одним из основных видов товаров, перевозимых в настоящее время, является соль. Средняя протяженность рейсов составляет 22,8 км.

Прогнозы объемов перевозок есть (пока что) только в Генеральном плане для порта Баку (Источник: Исследование НРТИ с.с. TRACECA). Наиболее вероятный сценарий развития грузопотоков (объемы выражены в тысячах тонн) приводится в нижеследующей таблице.

ВИД ГРУЗА (1000 ТОНН)	1995	2005 ПРОГНОЗ	2015 ПРОГНОЗ
Стройматериалы	0	134	240
Соль	111	161	288
Зерновые	4	170	170
Лесоматериалы /пиломатериалы импорт	0	40	72
Лесоматериалы/ пиломатериалы экспорт	1	20	36
Металл транзит	12	67	120
Металл импорт	0	67	120
Металлолом экспорт	0	80	
Хлопок экспорт	0	13	24
Овощи/фрукты экспорт	0	47	63
Разнообразные продукты импорт	0	67	144
Нефтяная промышленность. Прогнозируемый груз	0	13	24
Разнообразные грузы общего назначения	9	27	48
Контейнерные грузы	5	107	192
ВСЕГО СУХИЕ ГРУЗЫ	142	1013	1680
НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ	91	10000	10000
КОНТЕЙНЕРЫ (TEU- #)		42333	75917

Порт Баку связывает материковую часть Армении, Грузии и Азербайджана с Востоком, то есть, с Туркменистаном, Казахстаном, Узбекистаном, Таджикистаном и Кыргызстаном); "материковая часть" образована 5 странами (грузопотоки с запада - из 3 республик Закавказья и Западной Европы).

6.4 Грузия

Ожидается, что положение железных дорог как основного средства транспортировки экспортных и импортных грузов ослабнет, за исключением, возможно, системы блок-составов (главным образом контейнерных⁷) между Поти и Баку (и обратно) и между Поти и прочими крупными точками (например, Ереваном), если стандарты содержания инфраструктуры железных дорог будут соответствовать объемам перевозок.

Из России, чья относительная роль как роль торгового партнера продолжает ослабевать, теперь поступает гораздо меньше грузов. Усиливается роль Турции

⁷ Появление контейнерных блок-составов на магистрали Баку-Поти окажет большое влияние на автомобильный транспорт: если в обоих направлениях совершается приблизительно 160 рейсов в обоих направлениях - приблизительно 25 000 рейсов в год (и столько обратно же), то для перевозки этого объема грузов потребуется организовать движение 3 блок-составов в неделю.

как торгового партнера, но у нее нет прямого железнодорожного сообщения с Грузией, таким образом, перевозки производятся автомобильным транспортом.

По сравнению с 1990 годом, по железным дорогам можно перевозить лишь 30% грузов; техническое обслуживание инфраструктуры оставляет желать лучшего (инфраструктура требует капитального ремонта), подвижной состав необходимо заменять.

Большая универсальность автомобильного транспорта в большей степени отвечает задачам трансформации и приватизации рынка (по сравнению с огромной и инертной системой государственных железных дорог). В настоящее время проблема контроля за автомобильным транспортом (его развитием) заключается в том, что официальная статистика отражает лишь (возможно, небольшую) часть общего объема перевозок, поскольку коммерческие предприятия автомобильного транспорта без труда уклоняются от уплаты налогов, и их деятельность не учитывается в государственной статистике.

Внешнеторговое положение Грузии остается слабым (хотя торговый дефицит уменьшается, это происходит вследствие уменьшения как экспорта, так и импорта). Но производство стало расти снова, главным образом за счет частного сектора в сельском хозяйстве. Приватизация идет полным ходом, таким образом, вскоре инвесторы смогут принимать обеспеченные информацией решения о вложении своих средств. Однако внутренние финансовые ресурсы невелики, и дальнейшая структурная перестройка потребует ведения открытой политики по отношению к иностранным инвестициям.

Доля торговли со странами бывшего Советского Союза в общем объеме торговли уменьшилась, хотя основным партнером по экспорту остается Россия (36% от общего объема экспорта, составившего за 1 квартал 1996 года 50.7 миллионов долларов США). Затем идут Армения (18%), Турция (12%), Великобритания (10%), Болгария (8%), Азербайджан и Туркменистан (5% каждая); остальной объем приходится на Германию (4%), Украину и Швейцарию (1% каждая).

Импортные товары поступают главным образом из Турции (25% от общего объема импорта, составившего за 1 квартал 1996 года 132.7 миллионов долларов США), вслед за которой идут Румыния (18%), Азербайджан (14%), США (10%), Великобритания и Россия (7% каждая), Украина (6%), Греция (5%), Италия и Австрия (4% каждая).

“Региональная” торговля (транспортные перевозки) сосредоточена на связях с Турцией, Азербайджаном, Арменией, Россией; также в развивающихся в настоящее время торговых связях Грузии довольно значительную роль играют Румыния и Болгария, расположенные на противоположном берегу Черного моря.

По оценкам региональной транспортной базы данных и модели прогнозирования TRASECA, объем транспортных перевозок (международных/трансграничных?) выглядит следующим образом:

Объем грузоперевозок в млн. тонн						
Годы	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Вид транспорта						
ж.д.	28,288	20,074	7,695	5,321	2,851	3,283
автотранспорт, всего включая общественный транспорт	167,07	115,13	26,547	10,416	8,168	8,69
водный транспорт	9,127	10,267	5,921	4,603	3,276	1,638
воздушный транспорт	0,017	0,012	0,007	0,005	0,004	0,002
ВСЕГО	204,50	145,49	40,17	20,35	14,30	13,61

Грузооборот, млрд. тонно-км ⁸						
Годы	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Вид транспорта						
ж.д.	12,354	9,916	3,677	1,75	1,216	1,029
автотранспорт, всего включая общественный транспорт	2,3	1,65	0,3877	0,1214	0,083	0,13
водный транспорт	61,855	52,188	37,018	32,901	25,637	14,138
воздушный транспорт	0,028	0,026	0,092	0,004	0,0051	0,0058
ВСЕГО	76,55	63,78	41,09	34,78	26,94	15,30

6.5 Долгосрочная перспектива

В настоящее время статистика и данные рисуют различные картины ввиду сложных обстоятельств, упомянутых ранее в пункте 6.3. Консультанты ожидают, что региональная модель прогнозирования транспортных потоков TRACECA даст лучшие и более подробные данные о транспортных потоках и сценариях роста на автомобильном транспорте. Экспедиторы, работающие в секторе транспорта в Закавказье, уверены, что рынок международных транспортных перевозок будет быстро развиваться. Экспедиторы и транспортные предприятия, с которыми проводились собеседования, подтвердили, что со второй половины 1995 года и даже в еще большей степени в 1996 году спрос на перевозки медленно, но верно растет во всех трех республиках⁹.

⁸ Отчет Аткинса дает миллиарды тонно-километры в тысячах, таким образом грузооборот автоперевозок составляет 130 млрд. тонно-км, что будет означать среднее расстояние грузоперевозок 14959 км! Поэтому консультанты сделали предположение, что миллионы были случайно записаны в отчет, в то время как таблица дает миллиарды тонно-км.

⁹ Консультанты понимают, что оценка спроса на перевозки в рамках данного проекта имеет довольно ограниченный характер. Таким образом, также и бенефициарам данного проекта (особенно Министерству транспорта) рекомендуется затребовать от координационного офиса TRACECA в соответствующей республике данные об объемах перевозок, полученные в ходе Проекта TRACECA по составлению региональной транспортной базы данных и разработке модели прогнозирования.

Как было упомянуто выше, существуют потоки гуманитарной помощи, которые будут продолжаться еще три года; далее есть перспективы реализации крупных проектов развития как в Закавказье, так и в Средней Азии, что потребует организации значительных объемов импортных поставок и, возможно, перевозок, в течение ближайших десяти лет. Развитие нефтяной промышленности Азербайджана несомненно вызовет рост спроса на транспортные перевозки в этой республике (напр., перевозка оборудования для буровых станций и т.д.). Полезным вкладом в проект TRACECA по транспортному прогнозированию в регионе стала бы количественная оценка грузопотоков на предстоящие годы.

Представляется, что долгосрочная перспектива развития в регионе, своего рода "центром" которого мог бы стать Баку, несомненно, существует. Было бы целесообразно дополнить работу (НТРИ) проведением мероприятия по разбивке грузопотоков на различные виды транспорта, начиная с базовых прогнозов грузопотоков между странами, что показать фактические и потенциальные объемы перевозок через порт Баку.

По прогнозам, сделанным (НРС - Гамбург Порт Консалтинг ГмбХ) в ходе исследования по реорганизации грузинских портов Батуми и Поти, уровень экономического развития в Грузии и Армении в 2010 году будет равен уровню 1990 года, а в Азербайджане превысит уровень 1990 года в два раза. На основании этой статистики был сделан прогноз грузопотоков для грузинских портов на 2010 год:

Прогноз грузооборота через грузинские порты в млн. тонн (умеренный вариант)¹⁰

Груз/Годы	1990	1994	2000	2005	2010	Направление грузов	2010 входящие	2010 исходящие
сухие грузы	5,51	1,40	3,2	4,3	5,11		2,65	2,46
наливные грузы	4,50	0,62	2,10	2,70	3,30		0,00	3,30
грузы общего назначения	0,14	0,35	1,31	2,29	3,60		2,16	1,44
ВСЕГО	10,15	2,37	6,61	9,29	12,01	через грузинские порты	4,81	7,20

По данным этого исследования, новым предметом торговли и экспорта станут фрукты и продукция деревообработки (бумага). Если спрогнозировать этот прогноз на морские перевозки, то в 2010 году в грузинские порты будет заходить в среднем 1380 судов в год, или четыре судна в день. Что касается разбивки на отдельные виды сухопутного транспорта, то объемы транспортировки трубопроводным транспортом составят 2,6 млн. тонн, железнодорожным транспортом - 8 млн. тонн, и автомобильным транспортом - 1,4 млн. тонн. Если исходить из того, что средний вес перевозимого одним грузовиком груза составляет 15 тонн, то это означает более 90000 рейсов в год, а в день в порт будет заходить в среднем 250 грузовиков. По данным этого

¹⁰ Источник: НРС (Hamburg Port Consulting GmbH) для GTZ, Гамбург, 4 апреля 1996г.

исследования, в 2010 году 4,2 миллиона из 12 миллионов будет перевозиться по маршруту TRACECA.

6.6 Общий вывод о спросе на автомобильные перевозки

Можно сделать вывод о том, что хотя данные различны и иногда даже противоречат друг другу, за период с 1990 по 1995/6 год отмечено падение спроса на перевозки. Однако в настоящее время (начало 1996 года) представляется, что падение спроса прекратилось. Учитывая (иногда умеренные, но все-таки) ожидания экономического роста по результатам некоторых исследований, спрос на перевозки начнет расти снова. Хотя есть и угрозы развитию сектора автомобильного транспорта, например, модернизация железных дорог, у этого сектора есть еще достаточно возможностей для постепенного роста при условии улучшения ситуации на рынке и надлежащего соответствия сектора автомобильного транспорта Закавказья спросу (повышение уровня сервиса); в противном случае растущий спрос будет удовлетворяться зарубежными эксплуатационными предприятиями (турецкими и иранскими). Глава 8 настоящего отчета посвящена рекомендациями по удовлетворению потребностей рынка.

6.6.1 Структурный переход спроса на перевозки с железнодорожного на автомобильный транспорт

Структурные изменения и переход к рыночной экономике положат конец неэкономичным, устаревшим и экологически вредным производствам. Переход от гигантских государственных промышленных комплексов к более мелким фирмам, ориентированным на потребителя, вероятно, значительно изменит структуру грузопотоков. Помимо этого, ожидается и такая значительная тенденция, как переход объемов от железнодорожного транспорта к автомобильному; темп этого перехода будет зависеть от следующих факторов:

- (1) темп восстановления экономики и превращения ее в рыночно ориентированную экономику;
- (2) темп развития новых предприятий, производящих продукцию, чувствительную к времени доставки и уровню обслуживания, и не допускающую перевозку по железной дороге;
- (3) темп приватизации сектора автомобильного транспорта и его перехода к универсальному, оперативному и надежному обслуживанию.

По всеобщим ожиданиям, инициатором развития в Азербайджане, включая переход объемов от железнодорожного к автомобильному транспорту, послужит нефтяная промышленность, а эффект будет "распространяться" по всему Закавказью.

7. ОРГАНИЗАЦИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА НА КАВКАЗЕ

7.1 Социалистическая организационная структура и характер эксплуатации грузового транспорта

Социалистическая организационная структура автомобильного транспорта породила крупные предприятия, с общей интеграцией по всем республикам и гораздо более разнообразным диапазоном деятельности, чем тот, который можно встретить на предприятиях грузового автотранспорта в странах с рыночной экономикой. Существовало несколько типов предприятий: предприятия так называемого Совтрансавто (напр., СовтрансАвтоБаку, СовТрансАвтоПоти), государственные автотранспортные предприятия, принадлежащие “министерствам автомобильного транспорта, и предприятия специализированного автотранспорта. Различные участки сектора грузовых перевозок финансировались (“учреждались”) различными министерствами, отвечающими за конкретную отрасль экономики. Это привело к чрезвычайной специализации на автомобильном транспорте.

Разделение между предприятиями по перевозке грузов общецелевого назначения и предприятиями, специализировавшимися на перевозке грузов конкретных отраслей промышленности или конкретных типов грузов (напр., перевозка скота, химических веществ, жидкостей, и т.д.) - обычное дело в секторе перевозки грузов, но относительно крупный размер сектора перевозки специализированных грузов конкретных отраслей промышленности, наблюдавшийся в старой социалистической системе, необычен для стран с рыночной экономикой.

Для внешних профессиональных перевозок государственными компаниями и социалистическими предприятиями “министерства автомобильного транспорта” применялся их собственный балансовый транспорт. Помимо государственного сектора автомобильного транспорта, существовал и поистине частный сектор перевозок грузов. Его доля была невелика, но с момента получения независимости наблюдается тенденция к росту доли частного транспорта. Процесс приватизации в регионе все еще идет; в Грузии процесс приватизации почти завершен, в Армении и Азербайджане первые шаги в направлении приватизации грузовых автомобильных перевозок были совершены еще в 1995 году, а в 1997 году, по расчетам, будет наблюдаться дальнейший прогресс.

Еще одной отличительной чертой социалистической системы организации автомобильного транспорта является то, что “министерства” автомобильного транспорта отвечают как за пассажирские перевозки, так и за грузовые перевозки. Процесс структурной перестройки сектора пассажирского транспорта сильно отличается от процесса структурной перестройки сектора грузового транспорта. Пассажирский транспорт не рассматривается в настоящем проекте, но одним из первых шагов структурной перестройки этого сектора должно стать проведение четкой грани между грузовым и пассажирским транспортом. В Грузии эта грань была проведена при образовании Министерства транспорта. В Армении и Азербайджане это станет одним из первых критических шагов в процессе структурной перестройки. Также

критически важно провести четкую грань между структурами финансирования обоих секторов. Обычно в рыночной экономике Министерства транспорта субсидируют пассажирский транспорт, но не грузовой транспорт. Также процесс возрождения сектора грузовых перевозок в Закавказье должен начинаться с образования рыночного механизма: спрос на перевозки будет определять величину подвижного состава и предприятий.

7.2 Введение: характеристики сектора автотранспорта в Закавказье

До получения независимости всеми тремя республиками их сектор втотранспорта был тесно интегрирован с Советским Союзом. Автотранспортная система Закавказья не соответствовала вышеприведенному общему описанию, включая чрезмерные перевозки (в связи с высокой степенью региональной специализации производства), большую долю железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг, централизованный контроль за инвестициями, а также технической и административной компетентностью управления, для которого анализ затрат/прибыли или иные приемы управления рыночной ориентации являлись чуждыми.

К настоящему времени сектор автотранспорта еще не полностью адаптировался к тем изменениям, которые произошли в регионе после 1991 г. Отсутствие перестройки сектора и адаптации к новым условиям привели к:

- расплывчатому распределению ответственности (между руководством государственных предприятий и министерствами);
- трудностям с поиском инвесторов и отсутствию инвестиций, необходимых для перестройки сектора и, отсюда, отсутствию средств;
- отсутствию инициативы как для руководства, так и для персонала;
- отсутствию технического обновления и совершенствования;
- отсутствию обновления транспортных средств и другого оборудования;
- утрате базы данных по сектору автотранспорта (количество транспортных средств, грузооборот и т.д.) в министерствах;
- низкому качеству и эффективности работы.

Другой существенной проблемой в период после получения независимости было отсутствие контроля со стороны государства. Следствием этого явилось отсутствие нормативных рамок и, в особенности, отсутствие системы лицензирования, устанавливающей стандарты безопасности, и т.д. Компонент "Институциональное совершенствование" настоящего проекта направлена на перестройку институциональных образований сектора автотранспорта Закавказья. К сожалению, лицензирование по-прежнему не является предметом настоящего проекта, однако рекомендуется осуществление последующего проекта в области систем лицензирования услуг автотранспорта в Закавказье.

Все эти факторы и обстоятельства вместе взятые привели к тому, что практически все международные перевозки осуществляются иранскими и турецкими грузоперевозчиками.

Спрос на местные и региональные (на небольшие расстояния) автоперевозки удовлетворяется частными единоличными перевозчиками. С этой целью работники государственных предприятий арендуют транспортные средства (на

недельной или месячной основе) у своего предприятия и осуществляют частные перевозки на таких (большой частью грузоподъемностью от 5 до 8 тонн) принадлежащих государству транспортных средствах. Для этого они собираются со своими грузовиками на "рынках" за пределами городов. Их клиентами обычно являются фермеры или владельцы небольших магазинов.

Вместе с тем, это практически не оставляет (бывшим) государственным предприятиям возможностей для работы. Этим предприятиям трудно разорвать порочный круг: работы почти нет, что ведет к отсутствию средств на техническое обслуживание и ремонт, не говоря уже о приобретении новых транспортных средств. С начала 90-х годов замена старых транспортных средств на новые не производилась.

В Грузии приватизация и коммерциализация почти полностью завершены, в Армении и Азербайджане этот процесс только начался. Нет сомнений в том, что после приватизации некоторые из бывших государственных предприятий прекратят свое существование. Кроме того, ожидается, что рост частной инициативы приведет к возникновению автотранспортных предприятий небольшого и среднего размера, но не таких "неформальных", как те, что существуют сегодня. По завершении переходного этапа неформальные перевозчики либо исчезнут, либо их деятельность будет формализована с помощью системы лицензирования.

7.3 Некоторые ключевые данные и оценки

Как уже отмечалось ранее, базы данных почти полностью утрачены, поэтому обзор основных показателей не может дать полного представления, однако вероятно, что в ходе осуществления последующих проектов создание более полных и подробных баз данных будет продолжено, в том числе и по сектору автотранспорта. Тем не менее, некоторые из имеющихся ключевых данных приводятся ниже.

Парк грузовиков

Самая последняя официальная статистика о количестве грузовиков в Азербайджане, которую можно было получить, датирована 1994 годом. В этом году структура парка грузового подвижного состава была следующей:

до 10 тонн -	71434 грузовиков;
свыше 10 тонн -	9938 грузовиков.

Общий парк машин 81372 грузовика

Исследования, проведенные среди транспортных эксплуатационных предприятий, показали, что с того времени грузовики вряд ли поставлялись. Ожидается, что количество грузовиков не увеличилось, а уменьшилось, поскольку большая часть грузовиков произведена до 1989 года, и некоторые грузовики, из тех, которые, по статистике, эксплуатировались в 1994 году, будут списаны в 1997 году.

По Армении и Грузии такие подробные данные о количестве грузовых автомобилей на момент настоящего исследования отсутствуют, однако, возможно, что в ходе других исследований такие данные по парку транспортных средств были получены.

По Грузии имеются данные, что департамент автотранспорта контролирует около 12000 грузовиков, однако сюда не включен собственный транспорт предприятий, которому традиционно отводится значительная доля рынка услуг автотранспорта.

То же самое касается и Армении: министерство транспорта сообщило, что в пределах государственного контроля находится до 8000 грузовых автомобилей, однако данные о собственном транспорте предприятий сюда также не включены.

Парк транспортных средств в Закавказье образован машинами из бывшего Советского Союза. Во время исследования, проведенного на кольцевой дороге Баку-Астара, следующие транспортные средства были определены как наиболее широко представленные:

Класс машин	Класс машин /марка	Г/п
легкие коммерческие машины < 3 тонн	УАЗ 451	1 тонна
	(теперь заменен на 31512) ГАЗ52	2,5 тонны
средние коммерческие машины 3-5 тонн	ГАЗ 53 А	4,0 тонны
тяжелые коммерческие машины 5-8 тонн	ЗИЛ 130 (теперь называется 431410)	6,0 тонн
сверхтяжелые коммерческие машины > 8 тонн	КАМАЗ 353212	10,0 тонн
	Супермаз	10,0 тонн

Самым крупным недостатком старых транспортных средств - особенно в легком и среднем классе - является то, что многие из них по-прежнему работают на бензине, а не на дизельном топливе. Кроме того у этих транспортных средств очень низкая мощность. (Бывшим) государственным предприятиям рекомендуется реализовывать эти транспортные средства малым частным предприятиям (фермерским хозяйствам, владельцам магазинов или водителям, оказывающим услуги на этом секторе рынка), чтобы получить средства, необходимые для ремонта и инвестирования в имеющийся парк транспортных средств и оборудование для их технического обслуживания, для повышения качества своих услуг. Коммерческие транспортные средства, относящиеся к классу "тяжелых" и "сверхтяжелых" еще, похоже, могут быть использованы для региональных и внутренних перевозок. До тех пор, пока западноевропейские стандарты по токсичности выхлопных газов не введены в действие, не имеет смысла приступать к инвестированию средств в грузовые автомобили западноевропейского производства для использования их на внутренних перевозках.

Цены на топливо на Кавказе¹¹

Страна	Цены на автомобильное топливо (в среднем за 1996г.)	
	бензин (US \$/1 литр)	дизтопливо (US \$/1 литр)
Армения	0,35	0,30
Азербайджан	0,35	0,14
Грузия	0,28	0,21

Эксплуатация

Всемирная статистика по автотранспорту (IRF) за 1990 - 1994 годы зафиксировала следующие данные по парку грузового автотранспорта Азербайджана и (сокращению) его эксплуатации. Общий средний пробег на одно транспортное средство снизился до 22000 километров в год, при снижении средней (общей) загрузки до 1,42 тонны. Количество грузовых автомобилей и автобусов (прошедших регистрацию, получивших лицензию?) сократилось примерно до 11 единиц на 1000 человек населения. В 1994 г. насчитывалось 9938 грузовых автомобилей (12% от всего парка транспортных средств) грузоподъемностью свыше 10 тонн (т.е. 1,33 тяжелого грузовика на 1000 человек населения¹²).

Год	Грузовики и фургонь	Млн. машино-км	Млн. тонно-км	Население	Средняя загрузка	Средний пробег, км	Грузовики и фургонь/Население
1990	99507	3552	8189	7187	2,31	35696	13,8
1991	94775	3261	6894	7297	2,11	34408	13,0
1992	90466	2856	5181	7368	1,81	31570	12,3
1993	84289	2155	3348	7430	1,55	25567	11,3
1994	81372	1789	2544	7486	1,42	22020	10,9
1995							
1996							

В то же время не имелось таких подробных данных по Грузии и Армении, однако можно предположить, что тенденции изменения эксплуатационных показателей были там сходными с имевшими место в Азербайджане.

Затраты на эксплуатацию транспортных средств

Исследование применения систем управления дорожным хозяйством (???) также определило размер затрат на эксплуатацию транспортных средств (финансовых затрат):

¹¹ Источник: Проект заключительного отчета "Применение систем управления дорожным хозяйством", Кокс, декабрь 1996 г.

¹² В рыночной (устойчивой) экономике стран Западной Европы количество грузовых автомобилей грузоподъемностью свыше 7 тонн составляет 3 - 4 единицы на 1000 населения (грузовики грузоподъемностью > 5 тонн: 3,5-5,5 на 1000 населения; в среднем 9% (различаясь от 5 до 21 % в разных странах) всего парка грузовиков и автобусов составляют транспортные средства грузоподъемностью 5 тонн и более, и в среднем 7% (от 4 до 18%) всего парка грузовиков и автобусов составляют транспортные средства грузоподъемностью 7 тонн и более).

Страны	Затраты на эксплуатацию машин по странам (в ам.долларах на 1000 км)		
	2-х осевой грузовик	3-х осевой грузовик	грузовик > 3 оси
Армения	261,20	538,35	904,64
Азербайджан	238,03	535,34	755,02
Грузия	237,78	484,22	692,41

Финансовые затраты образуют следующие компоненты:

- потребление автомобильного топлива
- потребление смазочных материалов
- износ шин
- оплата труда водителей
- расход запасных частей
- рабочее время на техническое обслуживание
- амортизация
- накладные расходы

Примечательно, что в республиках Закавказья лишь где-то от 1,1 до 1,3 % затрат на эксплуатацию транспортных средств приходится на долю затрат на оплату труда по техническому обслуживанию. Это говорит об очень низком уровне технического обслуживания, что в конечном итоге приводит к сокращению сроков эксплуатации транспортных средств.

Стоимость перевозки

Средняя стоимость перевозки полностью груженого (7 м) контейнера составляет 1 доллар за километр. За перевозку порожних контейнеров в обратном направлении взимают плату в размере 50 % от указанной. Эта цена не включает плату за сопровождение и (полулегальные) виды вознаграждения, а также официальные таможенные сборы. Текущие ставки платы за сопровождение (в Грузии), по сообщениям, составляют от 1000 до 2000 долларов за загруженный грузовик и до 500 долларов за порожний. Стоимость перевозки товаров по городу или региону различается и устанавливается отдельно для каждой поездки. Клиент и перевозчик обычно торгуются по поводу цены, и клиент обычно сопровождает груз в поездке. Цена может различаться в зависимости от уплаченных штрафных платежей, типа груза, места назначения и т.д.

Нижеследующие разделы по трем республикам начинаются с описания условий в каждой из республик, и после вводного раздела некоторые перевозчики и экспедиторы рассматриваются более подробно. Общим предметом изложения в этих разделах является НЕ полномасштабное описание сектора автотранспорта в каждой из республик, а примеры перевозчиков и экспедиторов разного типа из этих республик, и те повседневные проблемы, с которыми они сталкиваются. Разумеется, это не означает, что в отрасли не имеется других предприятий равных по значению, или что если проблема А обсуждается в связи с предприятием А, то предприятия Б или В с этой проблемой не сталкиваются.

7.4 Армения

7.4.1 Введение: Характеристики транспортного рынка и условия эксплуатации

С точки зрения транспорта в Армении - самые трудные геополитические условия среди трех республик. Она не имеет выходов к морю, а блокада, установленная Азербайджаном и Турцией, создает препятствия для грузовых транспортных потоков, следующих в восточном и западном направлениях. Блокада привела к разрушению транспортной сети в республике Армения. Ближайшие морские порты - это Бендер Аббас в Иране и Потти в Грузии; транзитные перевозки через Грузию дорого обходятся армянским предприятиям, а (полуофициальные) штрафы и сборы за эскортирование (до 2000 долларов США за грузовик) создают трудности для конкуренции с грузинскими предприятиями. На иранском рынке действует защита от иностранных конкурентов в виде высоких налогов на топливо. И, наконец, таможенная бюрократия на границах приводит к образованию очередей, а для того, чтобы пересечь границу, приходится платить высокие неофициальные поборы.

Однако позитивным стимулом для сектора автомобильного транспорта в Армении является открытие границ с Турцией. Один контрольно-пропускной пункт был открыт официально в 1996 году (но, как сообщается, грузовики вряд ли могут проходить через него), и, как представляется, рассматривается возможность открытия еще двух (прямых) маршрутов; помимо прямых грузовых перевозок через Грузию, есть перевалочный пункт на грузинско-турецкой границе, где грузы перегружаются с турецких в армянские грузовики. Если перевозки между Арменией и Турцией совершались в полную силу, то Ереван мог бы стать транспортным центром на перекрестке дорог между Средиземным морем, Черным морем, Каспийским морем и Индийским океаном.

В Ереване произошло еще два положительных события, которые могут способствовать его превращению в "перевалочный центр". Первое из них - это строительство грузового терминала для различных видов транспорта в Ереванском аэропорту, который должен быть введен в строй к концу 1997 года. Второе - это открытие отделения Мидлэнд Бэнк (1 марта 1996 года), что способствует развитию банковских операций и услуг. Динамика транспортных потоков изменится, поскольку Армения имеет прямое железнодорожное сообщение с городом Муэззин на средиземноморском побережье Турции.

Сектор грузовых перевозок Армении (пока еще) не приватизирован, и вопрос приватизации подробно рассматривается. Правительство разработало план приватизации, распространяющийся на приблизительно 250 предприятий (35 предприятий были приватизированы в 1995 году; около 21 предприятия должны приватизироваться в 1996 году, и т.д.), но государству пока что принадлежит значительная доля участия в транспортных предприятиях.

Помимо "официальных" государственных предприятий, активно работают и индивидуальные транспортные хозяйства величиной в один грузовик каждое. Сотрудники государственных предприятий арендуют транспортные средства у своих предприятий (на недельной или месячной основе) и работают индивидуально на этих государственных (главным образом 5 - 8 тонн) транспортных средствах. С этой целью они съезжаются на своих грузовиках на

“рынки”, расположенные за пределами города. Клиентами обычно являются фермеры или владельцы мелких магазинов. Клиент и перевозчик договариваются о цене, и клиент обычно сопровождает свой груз в дороге. Цена может варьироваться в зависимости от размера уплачиваемых штрафов, типа товаров, пункта назначения, и т.д. Перевозчики производят техническое обслуживание своими силами. Перевозки обычно осуществляются внутри региона или города, но не в международном масштабе, максимальное расстояние поездок при таких перевозках обычно не превышает 30 километров (в одну сторону).

Международными перевозками активно занимаются два полностью государственных транспортных предприятия, осуществляя перевозки главным образом на Украину и в Россию: одно - это эквивалент бывшего СОВТРАНСАВТО (Армянское отделение), а другое было образовано лишь недавно. Есть еще одно (большое) транспортное предприятие, которое на 40% принадлежит государству, а на 60% - частное, но оно занимается только внутренними перевозками (напр., перевозка нефтепродуктов).

Было выявлено три предприятия по экспедированию международных грузов. Первое - это армяно-ирландское совместное предприятие ‘International Shipping Company’ (‘Интернешнл Шиппинг Компани’) (50% принадлежит государству, 50% - частной ирландской фирме). Оно называется ‘Интернешнл Шиппинг Компани Лтд.’. Другое предприятие называется ‘Апавен Лтд.’. Это - полностью частная компания, учрежденная несколькими бывшими профессорами университета. Третий экспедитор - это предприятие ‘Арментрансфорвардер’, 40% в котором принадлежит грузинской группе ‘Каутрекс’ (см. пункт 7.4).

Ни одно предприятие по экспедированию международных грузов не пользуется услугами армянских транспортных предприятий для международных перевозок. В Грузии они используют грузинских операторов, в Армении пользуются услугами иранских компаний. Грузовикам, зарегистрированным в Армении, очень трудно, то есть, дорого, работать на грузинской территории или осуществлять транзит через нее. Общие эксплуатационные затраты на поездку одного грузовика в Киев (порожняком), чтобы забрать груз до Еревана, могут составить до 2000 долларов США, а фактические текущие расходы могут достигать 7000 долларов США из-за затрат на эскортирование и уплату полулегальных сборов, особенно в Абхазии.

Количество грузовиков, пересекающих армяно-иранскую границу, составляет от 150 до 200 в день (в обе стороны). Большая часть грузов перевозится между Арменией и Ираном иранскими предприятиями, ввиду мер по защите рынка, введенных в Иране. Дизельное топливо в Иране очень дешевое, но иностранным операторам приходится доплачивать разницу между его стоимостью на внутреннем рынке и на внешних рынках, что создает трудности в конкуренции с иранскими предприятиями. Другую проблему представляет таможня на границе между Ираном и Арменией; таможенные сборы за въезд в Иран высоки. Водители транзитного транспорта оставляют при въезде в Иран депозит в размере 5000 долларов, что служит серьезным препятствием для армянских предприятий при текущих финансовых обстоятельствах.

7.4.2 Государственные предприятия в секторе автомобильного транспорта

Преобладающее большинство официальных автотранспортных предприятий еще находятся под контролем Министерства транспорта, о чем говорилось в Главе 3 (см. организационную диаграмму). Международными перевозками занимаются два предприятия.

7.4.2.1 *Межреспубликанские перевозчики (бывший Союзвнештранс/Армения)*

То, что осталось от армянского отделения, эквивалента Совтрансавто - это, по существу, лишь одно предприятие, обладающее значительным опытом международных перевозок (между республиками бывшего Советского Союза). Самые важные товары, экспортируемые Арменией - это консервы, коньяк, вина, сплавы металлов, лом и мелкие партии насыпных грузов.

В результате экономической депрессии и блокады масштабы деятельности упали в 1995 году, в результате чего объем перевозок составил 98700 тонн, что составляет около 71.7 миллиона тонно-километров (среднее расстояние перевозок - 720 километров); в среднем в исправном состоянии находится 80 грузовиков (из 122), которые совершили 800 рейсов (средняя загрузка за рейс - 12.4 тонн).

Дефицит хороших шин (размеры 900/Камаз, 1000/трейлер, 1100/Супермаз)-огромная проблема. Как новые, так и наварные шины производятся в Ереване, но их качество очень низкое; новых шин хватает не более чем на 25000 километров в условиях преобладания плохих дорог и больших нагрузок. Что касается наварных шин, то каркас шины, должен быть, конечно, в хорошем состоянии, чтобы на него можно было наварить качественное резиновое покрытие.

7.4.2.2 *Предприятие по международным перевозкам грузов*

Это - недавно образованное предприятие по международным перевозкам грузов (управляющий - г-н Феликс С. Ховханисян), образованное на основе главного ереванского транспортного предприятия, принадлежавшего бывшему государственному Министерству транспорта. В 1989 году оно перевезло и распределило по Ереванской области около 225000 тонн, что составило 5.5 миллионов тонно-километров (среднее расстояние перевозок - 24.5) (главным образом мясо-молочные продукты, а также, летом - овощи); оборот в денежном выражении составил 3.7 миллионов рублей (когда рубль стоил больше доллара США), подвижной состав состоял из 300 единиц, главным образом из небольших грузовиков (грузоподъемностью 0.5 - 5 тонн).

В 1995 году было перевезено 14100 тонн, что составило 771400 тонно-километров, из которых на местные перевозки пришлось 11800 тонн (то есть, 221000 тонно-километров, среднее расстояние - почти 20 километров), а не более дальние перевозки пришлось 2300 тонн (то есть, 550 000 тонно-километров, среднее расстояние - 240 километров). Большинство междугородных рейсов было совершено в Нагорный Карабах, но некоторые рейсы совершались также и в Россию и на Украину. Сегодня на перевозках занято не больше 30 машин: 5 Супермазов ("самый молодой" был приобретен в 1990 году), 1 подержанный чешский тягач (Мерседес), 22 прицепа; а также 6 Мазов грузоподъемностью 10 тонн, и 19 - грузоподъемностью 14 - 20 тонн.

В соответствии с принятой в прошлом практикой технического обслуживания цикл технического обслуживания предусматривал ТО-1 - 1 механик, 2 человеко-часа, и ТО-2 (каждые 10 000 километров), которое производилось бригадой из 4-5 механиков за один день, что составляло 36 человеко-часов. Эта практика проведения технического обслуживания полностью исчезла, в результате того, что перевозки совершаются нечасто, нерегулярно, а доходов не хватает; проводятся проверки до и после каждого рейса на большое расстояние. В настоящее время ТО-1 и крупный ремонт производятся экспромтом, при необходимости, включая подготовку к зиме, хотя раньше существовал специальный зимний график. На предприятии работало 40 - 50 механиков, теперь же работает только 5 механиков.

7.4.3 Экспедиторские службы в Армении

7.4.3.1 *Армениян Интернешнл Шиппинг Компани Лтд. (АРМИС)*

Это совместное предприятие по транспортировке и экспедированию грузов было учреждено зарегистрированной в Ирландии компанией УНИТРАНС и Министерством транспорта (50%/50%). Поскольку, помимо Ирана, главным торговым партнером Армении являются Арабские Эмираты, ведется тесное сотрудничество с компанией Юнайтед Араб Шиппинг Компани, которая также представлена и в столицах пяти среднеазиатских республик. Обращивается значительный грузопоток контейнеров из Бандар-Аббаса в Иран и Армению.

АРМИС эксплуатирует главным образом автомобильный маршрут Армения (Ереван) - Туркменистан (Ашхабад) через Иран, не прибегая к паромной переправе через Каспийское море, поскольку это занимает много времени и очень дорого стоит: плата за переправу в обе стороны составляет 2500 долларов США; кроме того, в этом случае не приходится платить дорожный налог в Азербайджане.

АРМИС желает заключить договоры о транзите, напр., из Поти (Грузия) через Ереван в среднеазиатские государства, через Иран. Пока что предприятие обрабатывает только грузы, отправляемые из Армении. Перегрузка в Армении грузов, доставляемых западноевропейскими транспортными предприятиями, могла бы сократить порожний пробег на обратном пути.

7.4.3.2 *Апавен*

Эта экспедиторская компания была основана в 1993 году группой профессоров Ереванского университета. Поначалу они совмещали свою работу в университете с частным предпринимательством, но в настоящее время они уделяют экспедиторской деятельности все свое время. Апавен Лтд. не пользуется услугами государственных армянских транспортных предприятий для осуществления международных перевозок ввиду вышеперечисленных проблем.

За несколько лет они создали немалый рынок: например, в настоящее время они выполняют 150 заказов в месяц на перевозку в Батуми и Поти. Большинство перевозчиков - водители-частники. Апавен прибегает к услугам мелких грузинских предприятий. Общая мощность, необходимая им в настоящее

время для обработки партий грузов, составляет 40 грузовиков и водителей. Для доставки грузов в Иран фирма прибегает к услугам иранских предприятий.

Оборот этого экспедиторского предприятия составил в 1995 году 1 - 1.5 миллионов долларов США. За первые месяцы 1996 года оборот составил 600 000 долларов США. Чистая прибыль за оба периода составила 7%.

Тариф на поездку Поти - Ереван и обратно составляет 1650 долларов из расчета за один двадцатифутовый контейнер. Стоимость перевозки сорокафутового контейнера составляет 2300 долларов США. Стоимость перевозки рефрижераторного контейнера составляет 2500 долларов США. На перевозку пустого рефрижераторного контейнера в обратную сторону распространяется скидка в размере 50%.

7.4.3.3 Арментрансфорвардер Лтд.

Арментрансфорвардер Лтд. - это частная транспортная и экспедиторская компания, 40% доли участия в которой принадлежит группе Каутрекс из Грузии. Транспортное отделение этого предприятия эксплуатирует 4 грузовика и 5 контейнерных прицепов. В ближайшем будущем Силенд (это предприятие является агентом Силенд в Армении) поставит Арментрансфорвардер еще 5 контейнерных прицепов. В 1995 году было отправлено приблизительно 1000 контейнеров из Поти до Еревана, 50% из которых было перевезено по железной дороге.

Разница в цене между перевозками на грузовике и железной дороге составляет 5-10%. Поездки в Грузию обходятся армянским транспортным предприятиям дорого (ввиду вышеупомянутых причин).

Контейнерные экспортные потоки обеспечены обратным грузом на 40%. В случае отсутствия обратного груза клиент доплачивает 50% за обратный рейс.

7.5 Азербайджан

7.5.1 Введение: Характеристика и условия работы на транспортном рынке

С точки зрения автомобильного транспорта геополитические условия в Азербайджане лучше. Около Баку соединяются коридоры, проходящие с запада на восток (Европа - Черное море - Каспийское море - Средняя Азия) и с юга на север (Иран - Россия). Из 600 - 700 машин большой грузоподъемности, проследовавших в 1996 году через участок Алыят - Баку, около 2/3 следовало через Иран, а 1/3 - через Грузию. В результате открытия маршрута в Россию через Дагестан, в зависимости от того, сколько времени уйдет на открытие (2) маршрутов между Грузией и Россией (по побережью Черного моря и Ростов - Тбилиси), структура (автомобильных) грузопотоков будет неустойчивой.

Транспортная система в Азербайджане обычно была хорошо приспособлена к географическим условиям страны, и удовлетворяла спрос на перевозки. Однако перед сектором автомобильного транспорта встали внутренние и внешние проблемы. К внутренним проблемам относятся неэффективность, неадекватность систем ценообразования и соотношения себестоимости и цены, а

также нормативная и институциональная среда (см. также главу 4). Внешние препятствия связаны с внутренними и внешними политическими беспорядками, в особенности с конфликтом в Нагорном Карабахе, а также (в прошлом) с кризисом в Персидском заливе, в результате чего были прекращены все перевозки грузов в Ирак и прочие соседние ближневосточные страны, а в результате беспорядков в Чечне были закрыты коридоры на север. Большая часть грузов, направляемых в Россию, следует теперь через Иран, Грузию, Турцию (порт Самсум) к Черному морю и Новороссийск (начальный пункт сети отправки на Россию, Беларусь, в Польшу и Западную Европу).

По вышеуказанным причинам рынок грузовых перевозок в Азербайджане в настоящее время включает внутренние перевозки и сообщения с соседними Ираном, Турцией и Грузией, через которые обязательно следуют все международные грузы, направляемые в Российскую Федерацию или в Западную Европу. Открытие и восстановление дороги Тбилиси - Батуми создало крупный положительный стимул для организации автомобильных перевозок, так же, как и открытие Дагестанского маршрута, который вместе с Чеченским маршрутом является одним из основных маршрутов автомобильного транспорта в Азербайджане.

Ожидается, что в середине 1997 года начнет поступать нефть с буровых вышек в Каспийском море, что окажет положительное влияние на рынок автомобильного транспорта. Строительство порта Баку (один из проектов TRACECA) определенно окажет значительное влияние на автомобильные перевозки грузов (в контейнерах) в Азербайджане.

В настоящее время через Баку проходит 200 грузовиков в день (почти 35000 грузовиков в год), в то время как до войны проходило приблизительно 500 грузовиков в день (почти 100000 грузовиков в год).

Очень небольшое количество грузовиков, используемых для международных перевозок, можно эксплуатировать в Западной Европе, поскольку Мазы, Камазы и Супермазы российского производства не соответствуют нормам охраны окружающей среды.

Некоторые азербайджанские предприятия и водители-частники работают либо на внутреннем рынке, либо на территории бывших советских республик. Официальной статистики в отношении количества и деятельности этих мелких предприятий нет. Одно из первых полностью частных предприятий среднего размера называется "Макро Транспорт Групп". Эта фирма активно занимается экспедированием, перевозками и организацией парков TIR (охраняемые стоянки с объектами отдыха, таможенными терминалами, и т.д.). Макро является агентом P&O в Азербайджане.

Частный рынок (водители-частники, арендующие транспортные средства у своего предприятия, обычно государственного) основан главным образом на отношениях непосредственно между клиентами и перевозчиками. Частные грузовики паркуются в Баку за пределами города на дороге в Ростов, где они ждут возможных клиентов. Каждый грузовик ведет только один водитель, но клиент часто ездит на пассажирском месте, сопровождая свой товар. Стоимость услуг в значительной степени зависит от ряда неопределенных факторов, таких

как расстояние, маршрут, тип перевозимых товаров, а также уплачиваемые штрафы. Последнее - это самая большая неопределенность, и расценки на перевозки часто бывают очень высоки, поскольку правила движения и дорожное законодательство недостаточно четки. Также не ясна и роль полиции. Например, если грузовик останавливают несколько раз за рейс, то затраты на уплату необоснованных штрафов могут достигать стоимости всего перевозимого товара.

7.5.2 Перевозчики и экспедиторы

7.5.2.1 Азеравтонаглиат

В Главе 4 об институциональном совершенствовании сектора автомобильного транспорта в Азербайджане говорилось о государственном концерне Азеравтонаглиат. Укрепление институтов направлено главным образом на деятельность по выработке политики на автомобильном транспорте, в то время как в настоящая глава будет посвящена хозяйственной деятельности концерна. Концерн представляет собой социалистический тип министерства автомобильного транспорта: это конгломерат принимающих политические решения, регулирующих и транспортных организаций (как грузового транспорта, так и пассажирского). Азеравтонаглиат является наследником Азербайджанского государственного Министерства транспорта, которое отвечало во времена бывшего Советского Союза за внутренние междугородные перевозки.

Как сообщается, ему все еще принадлежит 12500 грузовиков (различного размера), в то время как другим "бюджетным" министерствам (их число - более 25) принадлежит в общей сложности 87500 грузовых транспортных средств; последним, однако, не разрешалось совершать междугородные перевозки коммерческого характера, но они применялись для "технологических нужд" собственных министерств, что можно сравнить с перевозками "на собственном балансе").

Около 70% грузового подвижного состава Азеравтонаглиат (8800) находится все еще в рабочем состоянии, или подлежит ремонту, но только около 300 из них относятся в самому крупному классу грузоподъемности - 20 тонн. С 1992 года было получено очень мало новых транспортных средств, и только 50 (из 8800) из них менее 4 лет (все - 20-тонники); ни одни из них не годятся для междугородных (международных) перевозок. В таблице ниже приводятся статистические данные об этом грузовом подвижном составе.

Грузоподъемность	Количество	Возраст до 4 лет	Возраст 4-10 лет	Возраст свыше 10 лет
Менее 5 тонн	1900			
5 - 10 тонн	4800			
10 - 15 тонн	1800			
Свыше 15 тонн (все - 20-тонные)	300	50		
ИТОГО	8800	50	6100	2650

Их общая грузоподъемность составляет 61500 тонн (средняя грузоподъемность - 7 тонн).

Руководство концерна не надеется на возможность восстановления и капитального ремонта приблизительно 5000 более свежих грузовиков для внутренних перевозок. Концерн придерживается мнения, что имеющийся в его распоряжении остальной устаревший подвижной состав российского производства бесполезен или станет таковым в ближайшем будущем. Консультанты склоняются к тому, чтобы согласиться с этим мнением, конечно, применительно к международным перевозкам.

Общая стратегия заключается в том, чтобы постепенно заменить грузовики российского производства (в той степени, в которой это будет целесообразно, на первой стадии - подержанными грузовиками западноевропейского производства, закупая их в различных местах по доступным ценам).

Помимо Азеравтонаглиат, международными перевозками, например, в республики бывшего Советского Союза (Россия, Средняя Азия и Грузия) занимаются еще два предприятия: *Азинтранс* и *Интерсити Транспортерз*.

Азинтрансу принадлежит 34 Супермаза (22 машины выпуска 1990 года, 11 машин выпуска 1991 года и 1 машина выпуска 1992 года) и 13 Камазов (8 машин выпуска 1993 года и 5 машин выпуска 1991 года), все - полуприцепы грузоподъемностью 20 тонн; общая грузоподъемность подвижного состава составляет 940 тонн.

Подвижной состав Интерсити Транспортерз значительно больше по размеру (240 машин) и старше (1976 - 1989), и включает различные категории грузоподъемности: 101 (супер)Маз 5432 с 20-тонными полуприцепами (год выпуска - с 1988), 60 Мазов 504В (14 тонн, год выпуска - с 1976) и 79 Камазов (2 машины грузоподъемностью 8 тонн; 16 машин грузоподъемностью 10 тонн; 61 машина грузоподъемностью 14 тонн); общая грузоподъемность этого подвижного состава - 3890 тонн. К концу этого века этот подвижной состав для "международных перевозок" исчезнет.

7.5.2.2 *СовАвтоБаку*

СовАвтоБаку (САБ) - это то, что осталось от бывшего отделения Совтрансавто Советского Союза в Азербайджане, в настоящее время является единственным предприятием, обладающим значительным опытом международных перевозок. Оно зарегистрировано как российское предприятие: все активы, за исключением двух участков, все еще принадлежат России, несмотря на двусторонний договор, который, под сообщениям, был подписан между двумя странами, и в соответствии с которым должен производиться обмен различными активами, принадлежащими обеим странам на территориях друг друга.

С момента распада Советского Союза Совтрансавто превратилось в экспедиторское предприятие, опирающееся на сеть приватизированных периферийных организаций "Совавто" (Брест, Брянск, Санкт-Петербург, Москва, Кишинев и так далее).

Акт о приватизации Совтрансавто датирован 1991 годом и основан на перекрестной системе акционирования: местные приватизированные организации Совавто являются акционерами бывшего Совтрансавто, которому принадлежит 20% доли участия в каждом Совавто. Активы Совавто состоят из подвижного состава и зданий, находящихся под непосредственным управлением местной компании. СовавтоБаку была основана как приватизированная компания в июле 1993 года.

Подвижной состав САБ включает 111 грузовиков различных марок (Мерседес, ИВЕКО и МАЗ), которые были выпущены с 1990 по 1993 года, плюс 140 саморазгружающихся и рефрижераторных прицепов, выпущенных с 1980 по 1994 год. Лучшая часть подвижного состава, отвечающая требованиям эксплуатации в европейской дорожной сети, расположена на объекте Брест СТА, и выполняет маршруты в Польшу и Центральную Европу.

Статистика по деятельности САБ подтверждает удовлетворительность стандартов хозяйственной деятельности предприятия. В результате кризиса масштаб деятельности САБ сократился, что выразилось практически в двукратном сокращении грузооборота за период с 1990 по 1995 год. Большинство перевозок в настоящее время выполняется между Брестом, республиками СНГ и Западной Европой, а транспорт из Баку следует обычно в Иран и Турцию.

Деятельность САБ	1990	1991	1992	1993	1994	1995
1. Среднее количество транспортных средств	149	156	141	130	119	114
2. Среднегодовой пробег, тысяч километров	7550,3	7574,2	5345,3	4235,4	2662,7	36,5
3. Объем перевезенных грузов, тысяч тонн	34,5	26,4	20,6	17,1	19,4	5,8
4. Общая работа, тысяч тонно-километров	74175,9	97420,7	72741,3	68018,8	34085,7	8787,5
5. Пробег на одну машину, тысяч километров	50,67	48,55	37,91	32,58	22,38	6,46
6. Среднегодовое количество грузов, перевезенных одной машиной	231,54	169,23	146,1	131,54	163,03	50,88
7. Тонно-км/машина	497,82	624,49	515,9	523,22	286,43	77,08

Среднегодовой пробег (50 670 километров), отраженный в результатах деятельности САБ за 1990 год, соответствует западным стандартам, принимая во внимание, в частности, плохие дорожные условия в СНГ и в Восточной Европе. За счет модернизации транспортных средств и улучшения дорожных условий САБ и прочие западноевропейские предприятия по грузовым перевозкам без труда могли бы достичь среднегодового пробега, равного 60 000 километров на машину. Более высокие показатели пробега достигаются только в некоторых западных странах с густой сетью магистралей (США и Италия, например).

СовАвтоБаку разработало планы создания совместного транспортного предприятия со стамбульской группой Зихни и Распределительного центра БИМ-ТРАНС в Баку, для которого Европейским банком реконструкции и

развития выделена финансовая помощь, хотя и выдвигается условие, что фирма (1) должна официально зарегистрироваться как частная фирма (пока что, как представляется, это условие выполнить нельзя), а (2) найдет иностранного инвестора или инвесторов, которые были бы готовы взять на себя большую часть доли участия в совместном предприятии. Иностранные инвесторы были найдены в лице группы Зихни.

Группа Зихни - это стамбульское предприятие, которое занимается транспортировкой водным и наземными видами транспорта с 1930 года. Группа Зихни была агентом Совтрансавто и имеет постоянные связи с республиками бывшего Советского Союза. Группа Зихни и САБ подписали договор о создании совместного предприятия в сентября 1994 года, в соответствии с которым в Баку будут построены и будут эксплуатироваться парковочные площади, а также за счет нового подвижного состава будет развиваться экспедиторская деятельность. Реализацией исходного проекта по строительству парковочных площадей будет заниматься совместное предприятие Распределительный центр Баку - Стамбул - Москва - Транс (СП BIM TRANS), которое превратит их в центр по распределению грузов. Азербайджанская сторона внесет вклад в предприятие натурой в виде лучшей части подвижного состава и новых недостроенных парковочных площадей.

7.5.2.3 *Гейт Ист (парки TIR)*

Интересное новое частное азербайджанское предприятие - Гейт Ист Холдинг, образованное в 1992 году. Оно занимается эксплуатацией двух парков TIR и недавно открыло третий парк, расположенный на Южной кольцевой дороге, связывающей между трассу на Астарту и дорогу на Ростов. Президент компании доктор Алехпер Мамедов охарактеризовал основной вид деятельности предприятия следующим образом: "Строительство и техническое обслуживание сети охраняемых парковочных площадей с объектами для таможни, обслуживания грузовиков и водителей". В настоящее время в Азербайджане функционируют 9 таких парковок. К прочим видам деятельности, которыми занимается Гейт Ист, относятся:

- (международные) перевозки (250 тягачей);
- экспедирование;
- строительство;
- торговля;
- складское хозяйство и хранение;
- страхование транспорта.

Практически все иностранные машины большой грузоподъемности, доставляющие грузы в Баку или следующие через Баку транзитом, паркуются (или ожидают парома через Каспийское море) в этих парках TIR. Последний парк предназначен главным образом для порожних (возвращающихся) машин большой грузоподъемности, ожидающих попутного груза. Таможня расположена в парке Нозерн Гейт Ист Транс 1 и Центральном парке TIR; постепенно вводятся и прочие услуги, например, брокерские услуги по поиску попутных грузов, банковские услуги (обмен денег), страхование и складское хранение.

Эти площадки, используемые теперь исключительно машинами большой грузоподъемности (главным образом из Ирана и Турции), также служат и для технического обслуживания машин большой грузоподъемности. Они также

оптимально расположены для размещения периферийных складов, в результате чего машинам большой грузоподъемности не приходится въезжать на городскую территорию Баку. Был определен специальный маршрут, связывающий площадки с портовым и паромным терминалом и проходящий по некоторым главным магистралям города; парки TIR выдают соответствующие разрешения на проезд машин по этому маршруту. Концепция или философия развития деятельности (холдинговой) компании Гейт Ист выглядит вполне реалистично в той мере, в какой консультанты могут оценить “азербайджанскую ситуацию”.

Стратегия поэтапной реализации, применяемая Гейт Ист, предусматривает следующие шаги:

Фаза 1 Создание парков TIR

Образование сети парков TIR, которые были бы логически распределены по территории страны: вблизи границ -(Грузия, Иран, Россия), на бакинской кольцевой дороге, а также в промежуточных пунктах там, где это необходимо (напр., вдоль основной трассы в Грузию). Имея ограниченные средства для инвестиций, Гейт Ист создает быстро растущую базу клиентов - водителей-международников - стремящихся получить надежные услуги: безопасная и охраняемая парковка, услуги (создание определенного комфорта) для водителей, а также административные услуги (таможня и т.д.) при необходимости. С (крупными) транспортными предприятиями, чьи грузовики и водители часто заезжают в парк TIR, могут заключаться “контракты на обслуживание”.

Попытка организовать сотрудничество с (некоторыми) соседними странами, применяя ту же самую концепцию обслуживания, что приведет, таким образом, к расширению сети парков TIR в закавказском (и среднеазиатском) регионе. Начать как на более раннем (шаг 1) или более позднем (шаг 3) этапе оказание в столице (Баку) услуг по распределению грузов, включая их складское хранение, для комбинированных контейнерных перевозок, пункты назначения которых расположены в бакинском регионе.

Фаза 2 Объекты по техническому обслуживанию и ремонту

Предоставление объектов по техническому обслуживанию и ремонту в соответствии с конкретными требованиями водителей: большинство водителей производят (периодическое) техническое обслуживание самостоятельно, но иногда им требуется помощь (консультация) профессионального механика или особый инструмент. Эта услуга должна быть направлена главным образом на аварийный ремонт, и включать поставку запасных частей, чтобы дать водителю возможность продолжить рейс (см. Приложение А, где приведены рекомендации в отношении развития и внедрения объектов и услуг такого типа). Как только такие объекты и услуги станут действовать, можно будет заключать “контракты об обслуживании” с (крупными) транспортными предприятиями, чьи грузовики и водители часто заезжают в парк TIR.

Фаза 3 Услуги по экспедированию

Оказание услуг по экспедированию, то есть оказание помощи в нахождении обратного груза. Начало ведения этой деятельности в относительно небольшом масштабе и/или “неофициально” предусматривается уже в шаге 1. Если в результате осуществления шагов 1 и 2 сеть клиентов и предприятий по международным перевозкам грузов (TIR) будет расти и будут заключены

“контракты об обслуживании” с крупнейшими предприятиями, то эта деятельность может развиваться в профессиональную экспедиторскую деятельность, предусматривающую использование управление современными базами данных и связь.

Фаза 4 Совместное предприятие с западно-европейским экспедитором/транспортным предприятием

Один из компонентов этого проекта предусматривает создание совместного предприятия с иностранным западно-европейским транспортным или экспедиторским предприятием. Иностранный партнер по совместному предприятию будет привлечен главным образом услугами, оказываемыми парками TIR в кавказском и среднеазиатском регионах (см. шаг 1), а также услугами по ремонту и экспедированию грузов, оказываемыми в Азербайджане (в частности, в Баку, см. шаги 2 и 3) и, возможно, где-нибудь на трассе. Иностранный западно-европейский партнер очень заинтересован в дешевой рабочей силе водителей, сохранности груза (возможна ли страховка? по разумной цене?) и попутном грузе на обратном пути на участках Средняя Азия и Кавказ - Турция и Черное море.

По сообщениям консультантов, начались переговоры о создании совместного предприятия с голландской экспедиторской фирмой, специализирующейся на перевозке, экспедировании и аренде контейнеров с химическими веществами и жидкостями. Бизнес-план, разработанный для этого совместного предприятия, основан на следующем вкладе со стороны голландской фирмы:

Предполагается создать совместное предприятие для перевозки запасных частей и оборудования для нефтедобывающей промышленности, и развивать его уже на этой базе. Минимальные условия для совместного предприятия, выдвигаемые голландским партнером:

- Складские помещения для хранения химических веществ;
- Таможенные склады;
- Автопогрузчики с грузоподъемностью 2 - 3 тонны;
- Мастерская по ремонту бурового оборудования, в которой должны помещаться трубы максимальной длиной 10 метров;
- Надежный грузовик для доставки грузов на морские буровые установки;
- Хранение и распределение всех доставляемых грузов.

Голландский партнер (Нуво Транспорт энд Лизинг) внесет в совместное предприятие капитальные фонды (подержанные грузовики, контейнеры и т.п.). Гейт Ист будет заниматься эксплуатацией местного и регионального транспорта. В соответствии со стратегией, изложенной в бизнес-плане, Нуво обеспечит всю транспортировку до Потти (морем), а оттуда Гейт Ист обеспечит транспортировку далее, предпочтительно по железной дороге недавно пущенным поездом, совершающим регулярные рейсы до Баку. Грузовик, вносимый в качестве вклада в совместное предприятие, можно использовать для более мелких перевозок внутри региона и оказания более универсальных услуг. Конечно, эксплуатация грузовика не будет ограничиваться лишь этим конкретным проектом. Поскольку Нуво внесет 30 контейнеров, Гейт Ист также сможет заниматься экспедированием грузов, следующих через Баку из Средней Азии в Потти или СНГ.

7.5.2.4 *Макро Транспорт Групп*

Владелец Макро Транспорт Групп г-н Ровшан Хусейнов стал заниматься деятельностью по транспортировке, экспедированию и торговле, после окончания Московского автомобильного университета в 1992 году. Неподалеку от бакинской гавани г-н Хусейнов создал парк TIR для машин и водителей из Ирана, Турции, стран бывшей Восточной Европы и западноевропейских стран. Фирма смогла финансировать строительства терминала за счет прибыли, получаемой от торговли сахаром и его перевозки из Украины в Среднюю Азию.

В 1995 году терминал был построен, позднее был построен ресторан, а в 1996 году было снято здание для организации в нем гостиницы. К тому же времени было завершено строительства парка TIR с услугами по таможенному оформлению и экспедированию, особенно для водителей, не имеющих попутного груза.

В 1997 году был построен контейнерный терминал с возможностью расширения и организации складов и внутреннего таможенного оформления. Этот новый терминал был построен за пределами Баку. Группа Макро Транс Терминал - это общество с ограниченной ответственностью с несколькими подразделениями. Его руководителем является его владелец и президент г-н Ровшан Хусейнов.

Группа имеет следующие подразделения (у каждого подразделения - свой руководитель):

- парк TIR;
- терминал;
- строительство и мелкое техническое обслуживание транспортных средств;
- экспедирование, транспорт, торговля
- гостиница, кафе и рестораны;
- работа с контейнерами.

Группа Макро Транспорт ведет свою деятельность главным образом в так называемом "Черном городе" Баку. Терминал имеет парковочные площади приблизительно на 40 мест для машин турецкого стандарта и на 150 мест для других машин, например, иранских. Новый терминал будет приблизительно такого же размера, но в нем будет расположен склад для коммерческой деятельности, а также склад для грузов клиентов площадью приблизительно 1000 квадратных метров.

Транспортное подразделение эксплуатирует два грузовика. Экспедиторская фирма расположена на территории функционирующего терминала; в ней занято несколько сотрудников. Торговая деятельность ведется президентом.

На терминале работает 20 сотрудников. Там же расположен и пункт таможенного контроля, на котором работает 27 таможенников. Кроме того, 5 человек из таможенного отдела также занимаются и заполнением деклараций.

Работы по строительству и мелкому техническому обслуживанию грузовиков ведутся собственным персоналом Макро. Крупный ремонт грузовиков производится Совтрансавто Баку. Эта деятельность достаточна для того, чтобы приносить небольшую прибыль в будущем.

Рынок парков TIR растет. Многие водители, предприятия и полиция рекомендуют водителям направляться к терминалу Макро. Минимальное количество грузовиков, припаркованных у терминала - около 25. Обычно в среднем останавливается 100 грузовиков в день. Рынок растет из месяца в месяц.

В 1997 году начнется деятельность по экспедированию, приему и отправке грузов из Дубая и в Дубай. Ожидается, что в течение первой половины года в Дубай будет отправляться по одному контейнеру в две недели. За вторую половину года масштабы этой деятельности вырастут до 10 контейнеров в месяц. Деятельность по экспедированию, приему и отправке контейнеров будет расширяться во всех направлениях.

Предприятие - рентабельное и крепкое. Консультанты разработали бизнес-план совместно с руководством Группы Макро, но информация об оборотах и прибылях конфиденциальна, поэтому ее нельзя публиковать в окончательном отчете.

7.6 Грузия

7.6.1 Введение: Рынок транспортных услуг и описание операций

С точки зрения транспорта геополитическое положение Грузии - самое выгодное. Порты Поти и Батуми служат шлюзами к "новому шелковому пути" TRACECA, а сама Грузия является своеобразной осью, через которую проходят торговые пути, связывающие север с югом и восток с западом. Значительная часть инфраструктуры, необходимой для того, чтобы превратить Грузию в зону транзита между востоком и западом, уже есть, но в большинстве своем она либо неисправна, либо требует значительных инвестиций для ремонта. Проект восстановления транспорта, проводимый Мировым банком создаст позитивный стимул для развития транспортного сектора. Общая протяженность сети автомобильных дорог в Грузии составляет 21600 километров, из которых 9720 километров приходится на мощные дороги, а 11800 километров - на гравийные или грунтовые дороги. Есть планы строительства шестиполосной магистрали, которая бы шла от портов Черного моря, через Тбилиси к границе с Азербайджаном.

Недостроенные мощности по перевалке грузов в Батуми и Поти, а также дефицит электричества оказались узким местом при перевозке большого количества гуманитарной помощи в Грузию. Проекты TRACECA по модернизации этих портов создадут еще один положительный стимул для общего развития транспорта в Грузии. Порты Батуми и Поти - это старые порты советского типа, предназначенные для перегрузки товаров в поезда, а складские площади относительно невелики. Складские и распределительные объекты в портах Поти и Батуми важны для развития сектора автомобильного транспорта.

С момента получения Грузией независимости на сектор транспорта оказал воздействие экономический кризис. Сегодня объемы перевозок всеми видами транспорта, включая автомобильный, сократились по сравнению с 1990 годом.

Объемы в 1996 году составили меньше четверти от уровня 1990 года, и большая их часть пришлось на перевозку гуманитарной помощи.

Согласно данным ответственной дорожной службы уровень загруженности на "Магистральном" (основная автотрасса через Грузию, соединяющая азербайджанскую границу, Тбилиси, черноморское побережье (Сухуми) и границу России) на 250 - 500 единиц транспорта в день меньше по сравнению с уровнем загруженности в 10000 единиц транспорта до получения независимости. Эти данные являются "прикидочными" и не могут быть проверены. Начиная с 1996 г. наблюдалось небольшое увеличение потока транспорта.

Процесс приватизации в секторе грузовых автомобильных перевозок Грузии почти завершен, и транспортные предприятия, которые еще не приватизированы, перевели свою деятельность на коммерческие рельсы. Процесс приватизации не всегда означает, что предприятия становятся частными в том смысле, как это понимают в Западной Европе. Многие фирмы - "акционерные" общества, 100% акций которых принадлежит грузинскому государству. Большинство приватизированных предприятий все еще принадлежит государству на 60 - 70%. Руководство этих предприятий намеревается получить эти акции в будущем. Проект TRACECA IRTS предназначен для ряда эксплуатационных и экспедиторских предприятий, которые не находятся под контролем Министерства транспорта (Техническое содействие Министерству транспорта направлено на укрепление институтов, а не на хозяйственную деятельность):

- Джорджиан Интернешнл Транспортерз;
- Тбिलाвтосервис;
- Тбилтрансэкспедиция/Караван.

Помимо этих предприятий, работают и прочие приватизированные эксплуатационные и экспедиторские предприятия, например, Транссервис и группа Каутрекс. Об этих предприятиях вкратце говорится в пункте 7.4.5.

7.6.2 Предприятие Грузинские международные перевозки (GIT)

Предприятие ГМП (Грузинские международные перевозки) основано Министерством транспорта в 1974 году для внутренних и международных перевозок. Раньше оно называлось Груз Магистраль Автотранс. В семидесятых годах оно открыло 13 отделений по всей Грузии. До независимости это предприятие одним из крупнейших транспортных предприятий Грузии. Будучи ассоциированным членом ASMAP, ассоциации транспортных предприятий бывшего Советского Союза, ГМП получила карточки TIR для выполнения международных перевозок в 1990 году.

ГМП эксплуатирует 33 грузовика, которые выполняют перевозки главным образом в страны СНГ. По сообщениям руководства, перевозки в эти страны в настоящее время приносят больше прибыли, чем перевозки в такие страны, как Болгария, Румыния и так далее. В прошлом ГМП была ассоциированным членом ASMAP, и большие объемы перевозок выполнялись в восточно-европейские страны. Теперь ГМП является членом GIRCA (Грузинская

ассоциация международных перевозчиков), но теперь она больше не пользуется карточками TIR. Для работы в странах СНГ они не нужны, а международные перевозки за пределами бывшего Советского Союза выполнять на грузовиках Супермаз невозможно.

Структура собственности ГМП изменилась: предприятие превратилось из государственного в акционерное общество. Государству все еще принадлежит 43% акций. Государство предложило продать свои акции текущему руководству за 325000 долларов США. Акционеры не готовы и не имеют возможности заплатить такую высокую сумму, и была достигнута договоренность о том, что структура собственности останется такой же в течение максимум 10 лет.

У предприятия есть 9 объектов, расположенных по всей стране. Они занимают общую площадь 100 000 квадратных метров. Только на центральный офис, расположенный в Тбилиси, приходится 50 000 квадратных метров. На этой площади есть небольшие складские помещения. Большинство отделений не работают. Фактически работают лишь три из них: в Тбилиси, в Кутаиси и в Хашури. Отделение в Поти строится, и оно станет важным отделением, поскольку ожидается, что объемы перевозок из порта Поти в ближайшем будущем вырастут. GIT имеет разрешение, выданное властями Поти, на расширение объекта в Поти. Кроме того, руководство намеревается построить еще один склад в Поти. Финансирование для инвестиций будет получено за счет продажи мелких транспортных средств.

Величина парка транспортных средств - 160 машин. Большинство из них в техническом отношении слишком стары для повседневной работы, и только 55 машин эксплуатируются регулярно. 30 малых грузовиков сданы в аренду водителям для работы на частной основе. Водители также арендуют и 15 машин большой грузоподъемности. Месячная плата составляет 100 лари за малые грузовики и 350 лари за грузовики большой грузоподъемности. Водители отвечают за техническое обслуживание и ремонт грузовиков, включая закупку новых шин. Расходы на выдачу лицензий и проведение технического осмотра оплачивает GIT.

Во второй половине 1996 года транспортный рынок ГМП, и особенно это коснулось контейнерных перевозок, объем которых вырос с 4 контейнеров в месяц в начале 1996 года до 10 контейнеров в месяц в октябре 1996 года; ожидается, что в 1997 году он также немного вырастет. Рынок сдачи транспортных средств в аренду водителям увеличится, и сдаваемые в настоящее время в аренду 45 машин обеспечат предприятию стабильный приток денежных средств на ближайшие два года. По расчетам руководства предприятия, есть достаточный для выполнения пятью машинами рейсов в Западную Европу. Таким образом, предприятие ведет поиск партнеров из Европы, желающих предоставить подержанные грузовики, которые будет эксплуатировать ГМП.

Еще одна возможность на рынке - это предоставление услуг по таможенному оформлению грузов на складе в Тбилиси. Общая идея заключается в том, чтобы обеспечивать таможенное оформление грузов прямо на складе, и осуществлять городские и внутрирегиональные перевозки этих грузов силами ГМП. ГМП ведет переговоры с грузинской таможенной о получении лицензии на таможенное оформление. В будущем предприятие должно стать рентабельным, при условии,

что уровень сервиса достигнет более высокого уровня. Ожидается, что вклад в это будет внесен и за счет бизнес-плана, составленного с руководством.

7.6.3 Тблавтосервис

Тблавтосервис - старое бывшее государственное предприятие в Тбилиси. Оно специализировалось на перевозках зерна и муки по Тбилиси и в окрестностях. Теперь оно также занимается и перевозками промышленных грузов и насыпных грузов общего назначения по территории Грузии и бывшего Советского Союза. Во времена бывшего Советского Союза величина подвижного состава составляла более 1200 машин. Теперь величина подвижного состава - приблизительно 600 машин. Одним из основных видов деятельности является проверка водителей и осмотр транспортных средств, для которой предназначен большой цех; здесь могут проходить осмотр 20 больших грузовиков одновременно. Поскольку предприятие обладает отличным оборудованием для осмотра транспортных средств, Министерство уполномочило Тблавтосервис проводить ежегодный (обязательный) осмотр транспортных средств и прочих зарегистрированных предприятий.

Благодаря большой площади объектов открываются перспективы организации парка TIR, который фактически уже создан. В парке TIR, эксплуатируемом Тблавтосервис, есть гостиница, ресторан и пункты связи. На расстоянии 200 метров от парка находится таможня.

В 1995 году руководство этого предприятия приобрело 59% акций. Средства для выкупа акций руководством поступили за счет покупки приватизационных ваучеров по рыночной цене, равной 6 - 7 лари. Однако номинальная стоимость ваучеров составляла 30 долларов США. Это дало руководству возможность купить акции по относительно низкой цене.

Теперь Тблавтосервис эксплуатирует более 300 транспортных средств. Практически все машины сдаются в аренду водителям-частникам. Предприятие все еще занимает лидирующее положение на рынке перевозок зерна.

7.6.4 Тблтрансэкспедиция/Караван Транспорт

7.6.4.1 Тблтрансэкспедиция

Тблтрансэкспедиция - независимое предприятие, имеющее юридический статус частной компании; управляющему директору фирмы принадлежит 51% акций, а 40% акций принадлежит управляющему директору Караван Транспортс. Фирме принадлежит 5 гектаров площади; 4000 квадратных метров площади отведены под объекты по ремонту и техническому обслуживанию; также есть еще офисные помещения площадью 1500 квадратных метров неподалеку от тбилисской кольцевой дороги на северо-западе города; также есть офис неподалеку от центра города (1200 квадратных метров в двухэтажном доме).

У предприятия есть 20 тягачей Маз с полуприцепами; оно обладает опытом перевозки грузов по Грузии и республикам бывшего Советского Союза. В настоящее время оно ищет любую возможность получения и эксплуатации

около 20 подержанных тягачей и полуприцепов европейского производства, чтобы выйти на рынок международных автомобильных перевозок.

В качестве альтернативы можно было бы рассмотреть возможность организации совместного предприятия, например, сотрудничества с эксплуатационной и экспедиторской компанией, эксплуатируя подвижной состав одной конкретной марки. Руководство предпочитает создать совместное предприятие с подвижным составом из 20 машин, но если для начала 20 машин будет сочтено слишком амбициозной величиной, то можно будет рассмотреть возможность создания предприятия и на меньшее количество машин.

Одной из возможностей для транспортных предприятий на рынке Грузии могло бы стать заключение контракта об (автомобильных) перевозках в рамках проектов развития. Международные финансисты могут оказать транспортным предприятиям Грузии содействие в этом отношении, например, включив такие договоренности в контракты с соответствующими подрядчиками, выполняющими работы по этим проектам. TRRC могла бы сыграть определенную посредническую роль в этом отношении.

7.6.4.2 *Караван Транспортёрз*

Караван Транспорт - это частное акционерное общество, которое работает в тесном сотрудничестве с Тбилтрансэкспедиция; руководителю Тбилтрансэкспедиция принадлежит 49% акций Караван, а руководителю Караван принадлежит 49% акций Тбилтрансэкспедиция.

Предприятие намеревается предоставлять обслуживание для иностранных водителей грузовиков большой грузоподъемности совместно с парком TIR в Тбилиси. В координированном порядке будет производиться эксплуатация сети объектов в Батуми/Сарпи (таможенный пункт на границе между Турцией и Грузией), Поти (главный контейнерный порт) и Тбилиси.

В парке TIR будут оказываться следующие услуги:

- предоставление информации о маршрутах (к точкам назначения, к паркам TIR, к экспедиторам, и т.д.);
- информация об изменениях в нормах и правилах (на автомобильном транспорте) в Республике;
- содействие в проверке документации;
- предоставление охраняемых площадей для парковки;
- мойка машин;
- объекты по техническому обслуживанию и ремонту машин большой грузоподъемности;
- снабжение топливом (дизельным), маслами и прочими материалами;
- объекты для проживания и помывки водителей;
- рестораны и столовые для водителей;
- прачечные для водителей;
- телекоммуникационные услуги (телефон, факс, копировальные аппараты);
- медицинское обслуживание;
- обмен валюты;
- услуги по отправке и складскому хранению (распределение на местном уровне);
- таможенное оформление импорта и товаров, следующих в Грузию/Тбилиси.

На квартальной или годовой основе могут заключаться контракты с заинтересованными фирмами, занимающимися регулярными перевозками на Кавказ или через Кавказ.

7.6.5 Прочие эксплуатационные и экспедиторские предприятия

Есть еще два предприятия, успешно функционирующих на транспортном рынке Грузии: это Каутрекс Групп и Транссервис Лтд.

7.6.5.1 Каутрекс Групп

Каутрекс Групп - это успешный холдинг, занимающийся экспедированием и перевозками. Каутрекс имеет агента в Баку, а также ему принадлежит 40%-ная доля участия в армянском предприятии Арментрансфорвардер. Благодаря этому, это предприятие обладает обширной сетью операций в Закавказье.

Кавказтрансфорвардер - экспедиторское агентство, на долю которого приходится 70% рынка 700 TEU, прибывающих в Поти каждый месяц. Предприятие является агентом компании Силенд и быстро растет.

Каутрекстранс - занимается перевозками и входит в состав холдинга Каутрекс. Фирма расположена на территории другого акционерного общества, которое называется Вашлийвари. Каутрекстранс перевозит около 200 контейнеров в неделю из Поти в Тбилиси, Ереван и Баку. Как сообщает руководство, таможенные посты на азербайджано-грузинской границе являются препятствием, снижающим надежность и скорость автомобильных перевозок. Величина подвижного состава - 35 прицепов (10 - немецких) и 15 тягачей грузоподъемностью 28 тонн. Кроме того, предприятию принадлежит 90 Камазов грузоподъемностью 14 тонн.

Средние расценки на перевозку полностью груженого контейнера составляют 1 доллар США за километр (в одну сторону). Расценки на обратный рейс при отсутствии попутного груза составляют 50 центов. В среднем 5% обратных рейсов совершается с попутным грузом.

7.6.5.2 Транссервис Лтд.

Транссервис Лтд. - это частное транспортное и экспедиторское предприятие, образованное в 1990 году. Предприятие является ассоциированным членом GIRCA.

Транссервис эксплуатирует 15 подержанных грузовиков Рено. Основной вид деятельности Транссервис - перевозка и экспедирование 20- и 40-футовых контейнеров. На полной ставке работают 15 водителей. Годовой пробег грузовиков составляет 45 000 километров в год. Затраты на эксплуатацию машин в Грузии относительно высоки ввиду плохих дорожных условий.

Транссервису также принадлежит судно водоизмещением 1500 тонн. Судно совершает регулярные рейсы между Поти и различными гаванями на Черном море. Максимальная грузоподъемность этого судна - 32 контейнера. Фирма имеет прекрасные связи с железной дорогой, которая, по словам генерального

управляющего, является лучшим видом транспорта для перевозок грузов во всех республиках бывшего Советского Союза.

7.7 Ассоциации автогрузоперевозчиков и TIR-карты

Система TIR-Carnet обеспечивает перемещение транспортируемых грузов через государственные границы и действительно является одной из наиболее удачных конвенций этого типа. Если перевозчики намерены осуществлять международные перевозки, одной из необходимых предпосылок является получение TIR-карт. В главе 8 объясняется как система TIR-Carnet функционирует (должна функционировать). Кроме того, отдельный раздел главы 8 посвящен роли, функциям, финансированию и структуре национальных ассоциаций грузоперевозчиков (на основе официального документа по политике "Роль и функции национальной ассоциации грузоперевозчиков", выпущенного Международным союзом автотранспорта). Настоящий раздел главы 7 ограничивается обзором текущего положения дел с ассоциациями грузоперевозчиков в республиках Закавказья.

7.7.1 Армения

Чтобы получить разрешение IRU на продажу карточек TIR, необходимо выполнить два условия:

- (1) Государство должно подписать конвенцию TIR, что было сделано в 1994 году.
- (2) Страна должна иметь так называемую организацию гарантированных транспортных предприятий в соответствии с положениями IRU.

В процессе осуществления проекта Консультанты сотрудничали с Ассоциацией транспортных предприятий Армении. На начальной стадии Консультанты изучили структуру Ассоциации. Армянские власти образовали общество с ограниченной ответственностью и со следующей структурой собственности:

- Министерство транспорта - 35%;
- Таможенный департамент - 25%;
- Министерство торговли - 3%;
- Министерство внутренних дел - 3%;
- Министерство продовольствия - 3%.

Остальные 25% были проданы с тендера частным предприятиям. Выбранная структура отражает политическую культуру Армении; министерства все еще принимают непосредственное участие в хозяйственной деятельности.

После бесед Консультантов с IRU оказалось, что эта структура противоречит директивам IRU о роли национальной ассоциации транспортных предприятий, и было рекомендовано начать с создания Ассоциации транспортных предприятий; эта рекомендация была выполнена.

В настоящее время в Армении создана новая ассоциация, членами которой могут стать все транспортные предприятия. Организация называется Ассоциация

армянских предприятий по международным автомобильным перевозкам. В январе 1997 года Армению посетил эксперт IRU, чтобы оказать техническую помощь в дальнейшем развитии институтов этой ассоциации; таким образом, этот вопрос был решен.

Как только Армения привлечет необходимый капитал для формирования гарантийного фонда, IRU организует бесплатное обучение по работе с карточками TIR.

7.7.2 Азербайджан

Женевская конвенция по TIR была обсуждена и ратифицирована Парламентом, и в середине 1996 года было правительством было принято решение присоединиться к Конвенции. 7 июня 1996 года президент Азербайджана подписал конвенцию TIR. Азербайджанская ассоциация автотранспортных предприятий ABADA, в составе которой насчитывается 22 члена, сделала на один шаг больше, чем Армения, в плане образования Ассоциации автотранспортных предприятий: эта организация соответствует требованиям IRU, предъявляемым к ассоциациям автотранспортных предприятий, но необходимый капитал пока еще не привлечен. Как только капитал будет привлечен, IRU организует обучение по работе с карточками TIR для этой организации.

Консультанты сообщили ABADA, что с момента подписания Конвенции до поступления карточек TIR для продажи в новой присоединившейся стране проходит один год, несмотря на официальные заявления о том, что этот срок составляет шесть месяцев. Предварительным условием для продажи карточек является внесение организацией необходимого гарантийного капитала.

7.7.3 Грузия

Работу с карточками TIR можно официально организовать через Грузинскую ассоциацию автотранспортных предприятий GIRCA. GIRCA насчитывает более 80 членов, 15 из которых активно занимаются (международными) перевозками.

Грузия подписала конвенцию TIR 24 сентября 1994 года и получила 200 TIR Carnet в феврале 1996 года. Продано более четверти карточек, значительная часть от этого количества была продана азербайджанскому предприятию СовАвтоБаку¹³. Для АПТГ (Ассоциация грузоперевозчиков Грузии) огромное значение будет иметь надлежащее использование системы TIR-Carnet и соблюдение сроков возврата всех TIR-карт.

¹³ Официально TIR-карта должна быть приобретена в стране нахождения перевозчика, однако в силу существующих в настоящее время юридических отношений между филиалами СовАвто приобретение карт для СовАвтоБаку может быть возможным и в Грузии (например, у СовАвтоПоти, временно, пока Азербайджан не начнет реализовывать свои собственные карты).

8. РЫНОЧНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОТРАНСПОРТА

8.1 Приватизация

Ранее, в главах, посвященных институциональной реструктуризации, особое внимание было уделено приватизации. В настоящей главе приватизация рассматривается с точки зрения совершенствования рынка автотранспортных услуг. Приватизация в сфере грузовых автоперевозок, в соответствии с заявленными республиками Закавказья намерением осуществить системную реформу, направлена на повышение эффективности используемых на транспорте ресурсов. Таким образом, ее проведение будет содействовать как возрождению экономики, так и повышению занятости.

В ближайшие пять лет дальнейшие приватизация и коммерциализация представляются неизбежными. Для успеха приватизации необходимо, чтобы она проводилась с должным вниманием к позициям на рынке предприятий-кандидатов, тому спросу, который они скорее всего будут удовлетворять, а также существующим и будущим источникам снабжения на конкурентной основе. Это означает, что ряд находящихся в собственности у государства предприятий в ближайшие годы прекратит свое существование. Министерством рекомендуется сосредоточиться не на поддержке и субсидировании государственных предприятий, которые в настоящее время не функционируют, а на приватизации наиболее жизнеспособных предприятий.

Результатом должно стать наличие конкурентного рынка услуг по грузоперевозкам (повышение эффективности требует свободной конкуренции), с одной стороны, и наличие жизнеспособных деловых предприятий, управляемых - или контролируемых - их собственниками, имеющими право самостоятельно определять пути использования (реинвестиции) прибыли, полученной от работы предприятия, с другой стороны.

Процесс приватизации требует, в первую очередь, адекватного анализа положения, занимаемого на рынке предприятиями-кандидатами (какой спрос им предстоит удовлетворить, каковы имеющиеся и будущие источники снабжения на конкурентной основе), который обычно содержится в бизнес-плане. Однако пути и формы реальной приватизации во многом зависят от путей регулирования автоперевозок грузов и финансовых возможностей частных приобретателей, инвесторов или арендаторов (лизинг).

Эффективность сектора грузового автотранспорта можно - на очень обобщенном уровне - выразить через показатель (за год, по стране) произведенных тонно/ километров на доллар ВВП. Большинство экономических систем бывших социалистических стран имеют показатель интенсивности работы транспорта в 2 - 6 раз ниже (по эффективности), чем тот же показатель деятельности в рыночных экономических системах Европы. Таким образом, не вызывает сомнений, что имеется большое поле деятельности для достижения существенного повышения эффективности, которое не произойдет "в один прекрасный день", а требует от правительства создания "благоприятной" транспортно-экономической среды.

Обычные грузоперевозки не являются предметом деятельности крупных компаний. Поэтому небольшие предприятия, осуществляющие перевозки грузов, в большом числе представлены во всех рыночных экономиках. Программа приватизации должна, таким образом, обеспечивать, в первую очередь, развитие небольших предприятий по перевозке грузов (принимая во внимание, что в среднем количество грузовиков на одну фирму в странах с рыночной экономикой составляет от 3 до 10 единиц). С социальной точки зрения желательно, чтобы доступ к этому виду деятельности был относительно свободным, так как это обеспечивает рост среднего класса предпринимателей, собственников и занятых в соответствующей стране.

Подавляющее большинство предприятий по грузоперевозкам в странах с рыночной экономикой контролируются непосредственно их владельцами, а наиболее типичной формой, выбранной для их организации является компания с ограниченной ответственностью (LLC), а не акционерные общества, которые если и существуют, то лишь в виде "крыши", выступающей в роли заказчика услуг для более мелких компаний по грузоперевозкам, организованных в форме LLC. Компания с ограниченной ответственностью является также организационной формой, пригодной для иных самостоятельных предприятий, таких, например, как ремонтные мастерские, которые пока что (большой частью) по-прежнему интегрированы в предприятия по грузоперевозкам.

Грузовые автоперевозки в каждой из трех республик Закавказья взятой в отдельности, возможно и не представляют собой отрасли, достаточно масштабной для применения отдельной программы (содействия со стороны TACIS) приватизации принадлежащего государству грузового автотранспорта. Тем не менее, может иметь место региональный - по Кавказу - подход, заключающийся в предоставлении (найме) частных специалистов, оказывающих помощь в процессе приватизации и коммерциализации отдельных (небольших) транспортных предприятий. По всей вероятности, активная поддержка будет необходима, главным образом, в форме консультаций по оценке подержанных грузовиков и составлению типовых форм договоров по подряду и аренде.

8.2 Обновление парка транспортных средств

Для небольших предприятий (в начале) естественным полем деятельности является использование транспортных средств небольшой грузоподъемности для перевозок грузов на, может быть, небольшие расстояния, а также, возможно, работа по контракту с более крупными предприятиями. Это предполагает сосредоточение на внутреннем рынке транспортных услуг, включающем перераспределение ("питающие перевозки") грузов, доставленных в рамках более масштабных международных грузоперевозок.

Частные перевозчики приобрели приобретают или арендуют свои грузовики у бывших советских транспортных предприятий или у (производственных) предприятий, имеющих собственный транспорт. В связи с падением спроса на транспортные услуги (на внутреннем рынке), а также "людоедской" стратегией, позволяющей поддерживать снабжение старых транспортных средств (возможно, на протяжении значительного времени), предложение транспортных средств является более чем достаточным. Было бы, однако, лучше организовать (в

масштабе страны) инвентаризацию существующего парка грузовых автомобилей (поскольку имеющиеся данные сомнительной достоверности и/или устарели) с целью произвести оценку стоимости транспортных средств (находящихся в рабочем состоянии) в соответствии с моделью, типом и сроком эксплуатации. Технические специалисты, необходимые для оценки состояния транспортных средств и оборудования, имеются во всех трех республиках; вопрос заключается в правильном привлечении этих специалистов и управлении ими, чтобы получить результаты нужного качества.

Имеющиеся в настоящее время избыточные мощности (с течением времени все равно уменьшающиеся) будут поглощены (в не таком далеком будущем) ростом возрождающейся экономики. Существенное обновление парка транспортных средств, тем не менее, окажется необходимым, когда произойдет возрождение экономики, поскольку большая его часть технологически устарела и приспособлена к обслуживанию такой структуры спроса, которая вряд ли сохранится (другая продукция, иные размеры поставки, другая упаковка и т.п.).

При осуществлении международных перевозок грузов применяются более высокие стандарты, чем при осуществлении перевозок внутри страны, к конструкции транспортных средств и способности к соблюдению, а также соблюдению определенных нормативов безопасности и экологичности перевозчиком. Это предполагает более строгий подход к выдаче лицензий на международные перевозки, (близкий) соответствующий стандартам Западной Европы или Европейского Сообщества. Условием выдачи лицензии может стать наличие минимального парка транспортных средств (от 8 до 10 - достаточно современных - грузовых автомобилей). Помимо таких условий по численности ("пропуск" для осуществления международных перевозок на дальние расстояния на должном уровне), условиями получения лицензий должно стать прохождение тестов по технической компетентности, а также надежное финансовое положение и хорошая репутация. Очевидно, что создание совместных предприятий с западноевропейскими транспортными компаниями дает возможность ускоренного обновления парка транспортных средств.

8.3 Повышение качества услуг

Ожидается значительное расширение рынка автотранспортных услуг, как это произошло в Западной Европе в пятидесятых годах; ожидается, что предстоящий спрос будет более гибким и разнообразным. Это означает, что у автотранспорта есть будущее, поскольку железнодорожный транспорт не в состоянии удовлетворить такой гибкий спрос. Успешное развитие сектора автотранспорта на Кавказе во многом будет зависеть от **повышения качества услуг**. Критериями для определения уровня качества услуг являются:

- надежность (уверенность в том, что груз будет доставлен);
- скорость;
- предлагаемая клиенту цена;
- качество дополнительных услуг (например, логистика).

Кавказским грузоперевозчикам рекомендуется повысить качество услуг для того, чтобы конкурировать с перевозчиками из Ирана и Турции. Некоторые из этих критериев находятся вне пределов влияния перевозчиков, например, качество

инфраструктуры дорог оказывает влияние на скорость и себестоимость перевозок. Однако надежность, цена и качество дополнительных услуг являются факторами, на которых перевозчикам следует сосредоточить свое внимание.

Многие представители управленческого персонала на транспорте в республиках Закавказья проявили такие качества как решительность и гибкость в трудных обстоятельствах. Однако их коммерческие навыки требуют дальнейшего развития, поскольку они не основаны на опыте, а возможности обучения при прежней системе отсутствовали. Особенно большое внимание следует обратить качеству обслуживания грузоотправителей (потребителей) в области экспедирования грузов. Экспедиторы, в силу самого характера своей посреднической деятельности, занимают удобное положение для содействия развитию конкуренции между транспортными предприятиями и, таким образом, "обучения" их оптимальному, ориентированному на потребителя отношению к работе.

Другие меры, которые могли бы в короткий срок повысить существующее качество обслуживания в сфере региональных и международных перевозок, следующие:

- (1) Поточный метод осмотра на границе
- (2) Использование документации упрощенной формы (обеспечение более широкого использования единых отгрузочных/ накладных документов), и
- (3) Обеспечение электронных средств обмена информацией (введение и применение соответствующих стандартов).

8.4 Государственная политика стимулирования развития автотранспорта

Рекомендуется предоставлять широкие возможности для предпринимательской деятельности, как в малом масштабе, так и на уровне более крупных предприятий. Опыт показывает, что производительность и эффективность повышаются в условиях конкуренции. Проводимая в отношении автотранспорта политика должна обеспечить такое положение, когда структурные изменения и модернизация отрасли грузоперевозок происходят в условиях рыночной конкуренции. Монопольное положение предприятий, предоставляющих услуги по перевозке грузов, должно быть преодолено.

Тем не менее, если для внутреннего сектора грузовых автоперевозок на Кавказе характерно, что:

- (1) не требуется специальной лицензии для того, чтобы осуществлять перевозку грузов,
- (2) нормы грузоотправки абсолютно не контролируются, и если
- (3) существует полная свобода заключения контрактов (любой грузоотправитель волен заключить договор с любым перевозчиком)

Отсюда следует, что рынок услуг по автоперевозке грузов, свободный от каких-либо ограничительных правил, совершенно открыт для участия в нем. Если такое положение сложилось бы на рынке услуг по автоперевозке грузов на Кавказе, возникает вопрос, не могло бы это привести к:

- (I) жесточайшей конкуренции, едва ли оставляющей перевозчику возможности для выживания, не говоря уже о накоплениях для обновления или расширения инвестиций, или
- (II) незаконной деятельности других лиц (устанавливающих свои "правила" вместо компетентных и организованных государственных органов, обеспечивающих выполнение двух основных требований, а именно: безопасность дорожного движения и уплата установленных законом налогов и сборов, взимаемых с приступающих к своей деятельности перевозчиков).

Можно сделать заключение, что системы лицензирования должны обеспечить четкий баланс между нерегулируемым сектором грузовых автоперевозок с жесточайшей конкуренцией, небезопасными и незаконными способами ведения дел и ситуацией, при которой сильные монополии препятствуют появлению на рынке новых перевозчиков.

Нормативное регулирование должно обеспечивать профессиональную пригодность и техническую оснащенность потенциального перевозчика. В Европейском Сообществе разработаны и применяются стандартные требования, предъявляемые к этим аспектам, наряду с социально-ориентированными требованиями, относящимися к конструкции транспортных средств и условиям труда водителей (хотя последние и могут показаться "роскошью", которую можно позволить лишь на более позднем этапе развития, если уж не благосостояния). Ключевым требованием, однако, остается обеспечение выполнения введенных правил, каковыми бы они ни были.

То же самое можно сказать и в отношении финансовых инструментов. Нет никаких видимых причин для того, чтобы облагать доход, полученный от оказания профессиональных услуг по грузоперевозкам, по другим ставкам по сравнению с теми, которые применяются в отношении других видов производственной деятельности (например, налог с оборота, замененный ныне НДС). Другой вопрос, к которому следует подойти со всей серьезностью, в том, что сбор этих налогов, в особенности с большого количества мелких перевозчиков, является затруднительным в новой деловой обстановке при отсутствии постепенно накапливаемого опыта (уплаты налогов/ сбора), традиции.

Другим новым и существенным элементом ранее социалистических экономических систем является необходимость осведомленности всех пользователей автодорог о том ущербе, который им наносится (износ, повреждения, вызываемые транспортными средствами, а также соответствующие требования по содержанию и/ или восстановлению дорог). Опыт рыночной экономики научил тому, что различные пользователи дорог по-другому относятся к своей деятельности, когда им приходится сталкиваться с подлинными затратами, вызванными их деятельностью. От политически мудрого и решительного правительства требуется реализация этого принципа на практике. Республики Закавказья, следовательно должны пересмотреть, осмыслить и, по-возможности, изменить свою систему сборов с пользователей дорог (более того, в сочетании с системами сборов, применяемых в отношении альтернативных видов наземного транспорта, например, железных дорог).

Сборы с пользователей дорог по своей сути являются скорее ценой, чем налогом в обычном смысле этого слова. Чтобы определить уровень и структуру цен, соответствующих различным типам транспорта, необходимо - в качестве первой задачи - определить степень ущерба, причиняемого дорогам страны различными типами транспорта (наряду с "социальной" ценой заторов на дорогах, если таковые становятся в какой-то момент проблемой).

В случае, когда сборы не взимаются непосредственно на (основных) дорогах, эти сборы с их коммерческих пользователей должны основываться на наборе (стандартных) средств, таких как налоги на топливо, шины и запасные части, а также плате за лицензии. Выбор средств и распределение между ними размера сбора, достаточного для покрытия затрат, связанных с использованием дорог, является второй задачей при разработке системы сборов с пользователей дорог. В этом республикам Закавказья может помочь имеющийся в других странах значительный опыт.

8.5 Расширение участия в международных грузовых перевозках (двусторонние соглашения)

Международные грузовые перевозки обычно ограничены пропусками на въезд или транзитный проезд, выдаваемыми иностранными государствами в ходе регулярных двусторонних переговоров (например, члены Европейской конференции министров транспорта имеют доступ к многосторонним пропускам, выдаваемым согласно полномочиям Конференции). Пропуска на въезд в различные страны назначения (и, когда необходимо, на транзитный проезд через их территорию) обычно распределяются среди грузоперевозчиков той или иной страны министерством транспорта. Это вызывает проблемы, обычно связанные с любой системой квот или ограничений по количеству. Полномочия по выдаче пропусков могут быть использованы (министерством) для контроля за конкуренцией в области грузоперевозок (например, каким образом обеспечить участие в них новых перевозчиков, не причиняя одновременно с этим неудобств уже работающим в этой области предприятиям, которые должны иметь более или менее гарантированный пакет пропусков для того, чтобы осуществлять планирование). Возможным критерием при выдаче пропусков может служить размер транспортного средства, причем предпочтение может отдаваться транспортным средствам большей грузоподъемности, позволяющей добиться максимального эффекта от использования пропусков с точки зрения веса или количества перевозимых грузов (не обязательно максимально увеличивающему стоимость перевозки, являющейся решающим фактором, когда пропуска продаются на аукционной основе).

Участие новых перевозчиков может быть обеспечено путем предъявления им требования о предварительном заключении (суб) контракта с держателями пропусков, или о подтверждении ими успешной работы в области международных перевозок с помощью железнодорожного транспорта, или выдачей им пропусков в такие места назначения, пропуска в которые не дефицитны, или путем заключения специального соглашения о сотрудничестве (например, в связи с созданием совместного предприятия).

Неиспользованные пропуска (например, в случаях, когда перевозчики могут создать их искусственный дефицит) должны быть возвращены для разового распределения среди лицензированных перевозчиков (право использования пропуска должно иметь срок действия более короткий по сравнению со сроком действия самого пропуска).

Аукционная продажа пропусков - национальным перевозчикам, отвечающим международным (например, Европейского Сообщества) стандартам - представляется оптимальным (присущим рыночной экономике) методом их распределения, в то время как вторым наилучшим методом является резервирование части имеющихся пропусков для разового предоставления перевозчикам по предъявлении ими подлинного заказа на осуществление (международной) перевозки. Представляющие грузоотправителей экспедиторы не должны исключаться из процедуры распределения пропусков.

8.6 Сотрудничество между перевозчиками и экспедиторами на региональном уровне

Доступ к информации о (потенциальном) спросе на транспортные услуги является одним из важнейших факторов. Принцип "каждый за себя", безусловно, не может лежать в основе наиболее эффективной рыночной стратегии в кавказском регионе. Морские порты Поти, Батуми и Баку играют все более важную роль в транспортной сети региона, и как экспедиторы, так и перевозчики должны использовать это обстоятельство максимальным образом. Следует отдать приоритет сотрудничеству между экспедиторами грузов на региональном уровне, и уже имеются хорошие примеры создания региональных сетей (организаций) некоторыми экспедиторами. Использование современных средств (теле) коммуникации и принятие упрощенных и стандартизированных форм документации может оказать "множительный" эффект на рост сетей экспедиторов. Интенсификация обмена информацией (более широкое распространение) между организациями экспедиторов, а также между грузоотправителями и перевозчиками в пределах сфер влияния экспедиторов, без сомнения, повысят эффективность и экономичность перевозки грузов автотранспортом.

8.7 Финансирование

Низкая покупательная способность населения во всех республиках Закавказья в значительной степени ограничивает возможности прямой продажи (транспортных) предприятий или имущества, подлежащего приватизации. Новые (коммерческие) банки республик пока не в состоянии оказать широкомасштабное содействие в предоставлении кредитов.

Неопределенность, связанная с собственностью на предприятие, а также активами и пассивами предприятий - в особенности по балансу - оказались серьезными препятствиями для новых капиталовложений извне, как в форме местных или зарубежных денежных средств, так и в форме материальных ценностей. При наличии желания преодолеть эти препятствия, логичным шагом в сторону коммерциализации стало бы разделение предприятий на

самостоятельные дочерние предприятия в форме обществ с ограниченной ответственностью. Таким путем может быть выделена деятельность по международной перевозке грузов или отдельный цех, либо группа цехов, или складское подразделение, имеющее возможность оказывать услуги по складированию, или экспедирование (либо сдача в аренду транспортных средств, как это имеет место в настоящее время). Возможность создания дочернего предприятия тем более немедленно возникает, когда третьи лица проявляют интерес к созданию совместного предприятия или партнерства по какому-либо из видов деятельности прежнего государственного предприятия.

В экономике рыночного типа стран Запада (Европа, США) значительная доля финансирования банками фирм, занимающихся грузовыми автоперевозками, осуществляется (или предоставляется) лизинговыми компаниями. "Эксплуатационные" виды аренды тоже встречаются часто: в этом случае капитальные затраты оплачиваются последующими, различными арендаторами, а не в рамках единого контракта по эксплуатации; арендодатель может также обеспечивать страхование и техническое обслуживание. Такой подход представляется заслуживающим внимания и в данном случае (например, в сочетании с одним акционерным обществом, в состав которого входит ряд обществ с ограниченной ответственностью).

Приватизация влечет за собой фундаментальные изменения в финансовых отношениях между государством и предприятиями. Эти изменения должны (также) отразиться и на налогообложении грузовых автоперевозок (см. раздел 8.4 о роли правительства в этом вопросе).

8.8 Гражданская ответственность и страхование

Репутация экспедитора или перевозчика основывается - помимо всего прочего - на надежности и безопасности перевозок, а также - в случае утраты груза или причинения ему ущерба - надлежащей компенсации грузоотправителю, которая обычно организуется в форме страхования. В той ситуации, когда законность и порядок на (основных) магистральных дорогах находятся под вопросом, как это может временно иметь место в некоторых странах, эти факторы могут играть важнейшую роль при выборе перевозчика(ов) или даже (альтернативного) вида транспорта. Очевидно, что задача правительства состоит в обеспечении законности и наведении порядка на государственных дорогах, чтобы можно было ожидать функционирования (обще)признанной (принятой) на международном уровне практики решения вопросов гражданской ответственности (страхования). В случае перевозок, осуществляемых несколькими видами транспорта (например, контейнеров), наличие единого документа (например, накладной) и одного лица (например, экспедитора), принимающего на себя в рамках данной транспортной цепочки всю гражданскую ответственность, значительно повышают эффективность и, таким образом, качество услуг по перевозке (доставке).

8.9 Ассоциации грузоперевозчиков

8.9.1 Международный автотранспортный союз

Со времени основания в 1948 г. основной целью Международного автотранспортного союза (МАС) - базирующейся в Женеве всемирной организации, имеющей своими членами около ста пятидесяти национальных ассоциаций, объединяющих грузоперевозчиков более пятидесяти стран - было содействие развитию и благосостоянию национального и международного автотранспорта, защита интересов отрасли автотранспорта в целях развития национальных экономических систем и международной торговли.

МАС было доверено руководство Таможенной конвенцией по международной перевозке грузов под эгидой TIR Carnets (Конвенция TIR) после ее создания в 1959 г. Эта конвенция является одним из краеугольных камней в автоперевозке грузов в Европе.

Ассоциации-члены работают в одной из трех секций МАС, каждая из которых представляет один из основных секторов: профессиональный пассажирский, профессиональный грузовой и собственный транспорт.

Более того, МАС оказывает на некоммерческой основе услуги по информационному обмену, составлению документов и предоставляет консультации своим членам. МАС оказывает поддержку развитию сильных и независимых ассоциаций перевозчиков в государствах, входивших ранее в состав Советского Союза. Чтобы содействовать развитию автотранспортных ассоциаций в новых независимых государствах, МАС издала пособие по роли и функциям автотранспортных ассоциаций. В нижеприведенных разделах излагается точка зрения МАС по роли и функциям автотранспортных ассоциаций¹⁴.

8.9.2 Пути развития сильных независимых национальных ассоциаций автоперевозчиков

8.9.2.1 Развитие национальных ассоциаций

Несмотря на то, что автомобильный транспорт является относительно "молодым" видом транспорта по сравнению с судоходством и железнодорожным транспортом, национальные автотранспортные ассоциации возникли в ведущих западноевропейских странах еще до начала второй мировой войны. В момент своего основания эти организации объединяли довольно малочисленные отрасли, поскольку в то время преобладающим видом транспорта был железнодорожный, по крайней мере, в области перевозок грузов на дальние расстояния.

В странах с плановой экономикой после второй мировой войны также были созданы ассоциации с очень ограниченными полномочиями, которые зачастую просто являлись подразделениями министерств или огромных государственных

¹⁴ Международный автотранспортный союз, "Роль и функции национальных автотранспортных ассоциаций", Женева, 1993.

транспортно-экспедиторских предприятий и выполняли единственную функцию - выдачу жизненно важных TIR Carnets. На протяжении четырех десятилетий господства плановой экономики не имелось ни возможностей, ни, с учетом обстоятельств, необходимости на деле выполнять функции защиты интересов отрасли.

В конце 80-х годов в новых независимых государствах, а также в странах Восточной и Центральной Европы были основаны автотранспортные ассоциации, а уже существующие претерпели далеко идущие изменения как в структуре своих членов, так и в функциях по лоббированию, которые они должны были выполнять в предстоящие годы трудного переходного периода к рыночной экономике.

8.9.2.2 Задачи автотранспортной ассоциации

Основным мотивом для вступления в национальную ассоциацию является, безусловно, необходимость отстаивать и поддерживать интересы отрасли перед лицом властей, как центральных, так и местных, собственных, организованных в профессиональный союз работников, а также всего общества в целом.

Правительства

Национальная ассоциация грузоперевозчиков представляет интересы своих членов на всех переговорах, которые ведутся с центральным правительством, в особенности министерствами транспорта, экономики и внутренних дел, а также административными, парламентскими органами и местными властями. Таким образом она оказывает влияние на проводимую в области транспорта политику и принимает участие в разработке нормативного регулирования.

Другие лоббирующие организации и профессиональные союзы

Ассоциация также осуществляет представительство отрасли в таких органах как национальная ассоциация работодателей, заседаниях торгово-промышленной палаты и т.д. для того, чтобы присоединить свой голос к мнению других отраслей при обращении к властям, а также для того, чтобы довести потребности своей отрасли до сведения партнеров по торговле и производству.

На другом уровне ассоциация выступает в качестве ассоциации работодателей в отношениях с профсоюзами, представляющими собой организацию наемных работников.

Общественное мнение

Национальная ассоциация служит также как представитель отрасли грузоперевозок в отношениях с общественностью. В Западной Европе общественное мнение не слишком благосклонно в отношении автотранспорта. Общественность с готовностью подвергает критике неудобства, вызываемые большими габаритами транспортных средств, слишком большой шум и слишком большое загрязнение окружающей среды, которое они производят. Представляется, что общественность забывает о той важной роли, которую перевозка грузов играет для поддержания повседневных стандартов уровня жизни. Поэтому ассоциации в Западной Европе издают брошюры и листовки, а также поддерживают связь со средствами массовой информации для улучшения имиджа отрасли.

Международные связи

Ассоциация также представляет отрасль и на другом уровне - международном. Это представительство подразделяется на два элемента.

С одной стороны, выполняя одну из своих классических функций, ассоциация совместно с правительством работает над развитием двусторонних отношений с другими государствами, в особенности когда ведутся переговоры, на которых решается вопрос о том, какое количество разрешений будет выдано перевозчиками из той или иной страны. Таким образом ассоциация выступает в качестве компетентного консультанта и приобретает возможность защищать свои интересы, не забывая в то же время, что для успешного осуществления международной торговли необходимо соблюдение определенного баланса интересов всех сторон.

Члены ассоциации

Ассоциация является настолько сильной, насколько сильными являются ее члены, и определяющим здесь является активный вклад со стороны ее наиболее успешных членов. Разумеется, для эффективной работы ассоциации необходим профессиональный персонал, однако без определенного вклада, руководства и консультаций со стороны своих членов, работающих в отрасли, ассоциация может вскоре утратить связь с интересами и запросами своих членов.

8.9.2.3 Связь

Важным является осуществление связи между ассоциацией и ее членами. Для отдельных членов важно знать, что происходит в ассоциации, о тех новых услугах, которые предоставляет ассоциация, или изменениях в них. Какие бы совершенные средства телекоммуникации не были взяты на вооружение, два наиболее эффективных средства связи остаются традиционными: первый - регулярный выпуск бюллетеня - который не должен быть сложным - и второй - проведение специальных собраний членов ассоциации, когда имеется какая-то специальная информация, которая должна быть доведена до их сведения.

8.9.2.4 Услуги

Предоставление услуг отдельным перевозчикам является источником финансирования общей деятельности ассоциации, а также, кроме всего прочего, средством оказания конкретной помощи перевозчику в его повседневной работе.

Одной из категорий таких услуг является предоставление консультаций отдельным перевозчиками по финансовым, правовым, трудовым или экономическим вопросам. Другой вид услуг заключается в предоставлении документов, необходимых в практике автоперевозок: счетов, коносаментов и т.п. Ассоциации также предоставляют документы, необходимые для работы с таможенной при международных грузоперевозках, в особенности TIR Carnets, которые централизованно распределяются МАС (Женева) среди своих членов. Выдача именно этой категории документов может служить источником заслуживающих внимания доходов для ассоциаций, члены которых вовлечены в международные перевозки.

Поскольку еще одним видом услуг, предоставляемых ассоциациями, является получение кредитов для инвестиций, ассоциации имеют возможность помогать

своим членам в получении кредитов на льготных условиях для закупки транспортных средств и недвижимости.

Некоторые ассоциации имеют свои компании по страхованию транспортных средств или специальные соглашения с отдельными компаниями, обеспечивающие страхование ответственности третьих лиц и другие формы страхования для перевозчиков. Ассоциация может договориться с определенными компаниями о коллективных страховых полисах.

Несколько ассоциаций непосредственно участвуют в программах обучения для водителей, операторов и других категорий персонала, другие не участвуют в них непосредственно.

Вид услуг, который приобрел в последнее время важное значение, состоит в обеспечении обмена заказами на грузоперевозку или других форм сотрудничества между компаниями, способствующими перевозке грузов в обратном направлении и снижающими, таким образом, порожний пробег. Надлежащему функционированию этой обычно полностью компьютеризированной системы в значительной мере способствовало впечатляющее развитие средств связи (электронная почта и т.п.).

В Западной Европе электронные средства информационного обмена постепенно вытесняют или, по крайней мере, успешно конкурируют с письменной формой распространения сведений среди членов ассоциации о дорожных условиях, чрезвычайных обстоятельствах (забастовки, блокады и т.д.), изменениях налоговых и таможенных правил и т.п.

Некоторые ассоциации предоставляют услуги по ремонту, которые необходимы перевозчику в случае поломки или аварии. Ассоциации также могут предоставить консультации по устройствам безопасности для транспортных средств и прицепов, а также по пожарной безопасности, в том числе и в связи с платой за сохранность транспортных средств, завышаемой гаражами, и т.п.

8.9.3 Структура ассоциации

В условиях рыночной экономики отрасль автотранспорта состоит по большей части из тысяч небольших, насчитывающих одного-двух человек перевозчиков, и для осуществления контактов со всеми своими членами ассоциациям часто приходится создавать там, где это возможно, работающие при поддержке отраслевых офисов региональные или местные отделения, которые предоставляют те же услуги и являются проводниками деятельности ассоциации на местном уровне, в то же время доводя сведения о потребностях местных членов до центральной организации. Местные объединения перевозчиков имеют между собой немало общего и должны быть организованы на основе рационального территориального деления.

Следующей организационной ступенью являются региональные отделения национальной ассоциации. Здесь часто можно найти официальную структуру национальной организации с официально избранными комитетами и иной раз платным персоналом, пусть даже работающим и неполное рабочее время.

Региональные отделения, конечно, участвуют в проведении политики национальной ассоциации и т.д.

На вершине структуры находится национальная ассоциация и ее профессиональные должностные лица. Многие ассоциации на этом уровне являются достаточно крупными, чтобы иметь отдельную специализацию. Крупные национальные ассоциации имеют ряд специализированных групп экспертов и комиссий, которым компании- члены ассоциации делегируют права по выработке политики. Ассоциация может также иметь ряд функциональных групп, специализирующихся на перевозке сельскохозяйственных грузов, авиаперевозках, перевозке особо тяжелых грузов, международных перевозках и т.д.

8.9.4 Секретариат

Должностные лица в центральном офисе и на местном уровне обычно работают под повседневным руководством генерального секретаря или генерального директора, получающих заработную плату. В зависимости от размеров ассоциации штаб-квартира администрации подразделяется на необходимое количество департаментов, занимающихся, например, экономическими вопросами, финансами и кредитами, правовыми вопросами, вопросами налогообложения, вопросами информации и связям с прессой, международными и т.д.

Что касается организационной структуры секретариата, то здесь многое зависит от характера осуществляемой деятельности, учредительных документов и структуры членства ассоциации. Упрощенную схему секретариата можно представить в следующем виде:



От порядка укомплектования штата ассоциации во многом зависит ее эффективность как в осуществлении помощи своим членам, так и во взаимодействии с внешним миром. Большое значение следует уделять оснащению офиса современными средствами связи и компьютерной техникой, которые могут сыграть важную роль в осуществлении надежного учета тысяч членов ассоциации, ведении основной статистики по ним (и по отрасли), контроле за распространением важнейших документов, таких как TIR Carnet, а также ведении внутреннего бухгалтерского учета и осуществлении административных функций.

8.9.5 Финансовые ресурсы

Ассоциации автотранспорта существуют для оказания помощи своим членам, а не для извлечения прибыли. Они действительно являются - с правовой точки зрения - некоммерческими организациями. Тем не менее для надлежащего функционирования им необходимы адекватные финансовые ресурсы. Эти ресурсы можно разделить на три категории:

- (а) членские взносы;
- (б) плата за предоставляемые услуги;
- (в) гранты, субсидии, премии.

Членские взносы

Размер членских взносов в принципе определяется размером бюджета, получаемого ассоциацией; в целом размер членских взносов устанавливается на довольно низком уровне, и приток средств образуется за счет огромного количества членов ассоциации.

Услуги

Наиболее успешно действующие ассоциации опираются скорее не на членские взносы, а на предоставление услуг своим членам на пропорциональной основе. Стоимость таких услуг должна быть основана на сравнении между стоимостью аналогичных услуг, предоставляемых коммерческими организациями, чьи цены разорительны, и какой-то стоимостью, определяемой опытным путем.

Субсидии, гранты, премии

Наконец, ассоциации получают средства в свой бюджет за счет грантов от отраслей, осуществляющих поставки; такие гранты, однако, имеют свои недостатки, которые заключаются в том, что с одной стороны, производители транспортных средств или другие поставщики могут попытаться ненадлежащим образом влиять на проводимую ассоциацией политику, и, с другой стороны, в случае когда спонсор сталкивается с финансовыми затруднениями, предоставление грантов может быть неожиданно прекращено, и ассоциация останется без средств. Поэтому рекомендуется пользоваться такой финансовой поддержкой для осуществления специальных проектов или в течение непродолжительного времени.

Некоторые ассоциации получают практически все свои финансовые средства за счет взносов своих членов, другие настолько успешно продают свои услуги, что более половины вырученных ими средств бывают получены из этого источника. Ни один из этих методов не является правильным или неправильным. Много зависит от того, что ассоциация намерена предоставить своим членам и от обстановки в той или иной стране.

8.9.6 Учредительные документы

Основным документом ассоциации является ее устав, который определяет всю ее деятельность. Устав является юридическим документом, который должен соответствовать действующему национальному законодательству и правовым нормам, регулирующим деятельность ассоциаций.

Устав обычно содержит положения, касающиеся основных целей ассоциации, ее наиболее важных функций, вопросов членства, организационного устройства и, возможно, функций основных органов ассоциации, процедуры голосования и т.п.

8.10 Международные конвенции

Консультанты способствуют участию в международном правовом регулировании и конвенциях. Международное правовое регулирование находится на

“перекрестке” таких проектов программы TRACECA, как “Система законов и нормативных актов”, “Содействие развитию торговли” и “Совершенствование автотранспортных услуг”. Тем не менее, следует сделать несколько кратких замечаний по двум важнейшим конвенциям. Здесь рассматриваются две важные для развития международных автотранспортных перевозок международные конвенции: Конвенция CMR и Конвенция TIR Carnet.

8.10.1 Конвенция по международным перевозкам грузов автотранспортом (конвенция CMR)

Унифицированное законодательство уже давно применяется к перевозкам грузов железнодорожным, морским и воздушным транспортом. Необходимость подчинить единым правилам перевозку грузов автотранспортом возникла, когда на долю европейского автотранспорта пришлось увеличение на объемов перевозок на 2/3 по сравнению с концом 30-х годов. В 1956 г. была создана Конвенция по международным перевозкам грузов автотранспортом (Конвенция CMR от 19.05.1956, E/ ECE/ 253). На сегодняшний день Конвенция CMR применяется во всех странах Европейского Сообщества, Болгарии, Хорватии, Венгрии, Польше, Румынии, Российской Федерации, Словакии, Словении, Тунисе и Югославии.

Действительно, с увеличением доли автотранспорта на рынке услуг по перевозке, унификация нормативного регулирования станет необходимостью и в Кавказских республиках, где также рекомендуется применять Конвенцию CMR. Кроме того, ратификация CMR обеспечит им доступ на международный рынок автотранспортных услуг (особенно западноевропейский).

Конвенция CMR регулирует договорные отношения между грузоотправителем с одной стороны и грузоперевозчиком, с другой. Эта частноправовая конвенция главным образом направлена на обеспечение ответственности перевозчика, однако ее правовые границы устанавливаются правительствами; грузоотправитель и грузоперевозчик обладают свободой заключения сделки в пределах, предусмотренных законодательством.

Для того, чтобы положения Конвенции были применимы, необходимо, чтобы перевозка:

- (1) была платной или осуществлялась за вознаграждение, выплачиваемое третьим лицом;
- (2) осуществлялась только автотранспортом (CMR не применяется в отношении смешанных перевозок);
- (3) осуществлялась по территории двух различных государств, из которых хотя бы одно является стороной Конвенции (хотя Австрия распространила действие Конвенции и на внутренние перевозки).

Конвенция CMR главным образом предусматривает ответственность грузоперевозчика. В принципе, грузоперевозчик несет ответственность за полную или частичную утрату груза или причиненный грузу ущерб в период времени между тем, когда груз был принят, и временем доставки, а также за задержку в осуществлении перевозки. В Конвенции CMR указаны основания

освобождения грузоперевозчика от ответственности (например, вина грузоотправителя, специальные риски, “форс-мажорные” обстоятельства и т.п.).

Учитывая далеко идущие последствия применения Конвенции CMR, рекомендуется сочетать его с изменением структуры системы страхования, а также правовых норм, регулирующих ответственность третьих лиц.

Рекомендуемый последующий проект под названием “Обучение без отрыва от производства штатного персонала департаментов автотранспорта на Кавказе” (см. Техническое задание в приложении 2 к настоящему отчету) также предусматривает изучение Конвенции CMR и других международно-правовых норм в рамках специализированного курса ПС, озаглавленного “Законодательство и правовые нормы, регулирующие перевозки”.

8.10.2 Конвенция TIR Carnet

8.10.2.1 Историческая справка

Конвенция TIR (Таможенная конвенция по международной перевозке грузов под эгидой TIR Carnet) была образована в 1959 г. под эгидой экономической комиссии ООН по Европе. В 1975 г. система TIR была возобновлена, и новая конвенция вступила в силу в 1978 г. С момента вступления в силу она зарекомендовала себя как одна из наиболее успешных конвенций в области международных перевозок. Конвенция TIR и ее транзитный режим заложили основу для многочисленных региональных транзитных систем и, таким образом, как прямо, так и косвенно содействовала развитию международного (авто) транспорта.

На сегодняшний день системой TIR охвачено 56 участников, включая Европейский Союз. Она действует на территории всей Европы, достигая Северной Африки и Ближний и Средний Восток. Соединенные Штаты, Канада, Чили и Уругвай также являются ее участниками.

Количество распространяемых TIR Carnets быстро растет год от года: в то время как в 1952 году их было распространено всего немногим более 3000, в наше время годовой спрос превышает 2 миллиона.

8.10.2.2 Цель

Системы таможенного транзита предназначены для максимально возможного облегчения перемещения грузов под таможенными пломбами в международных торговых операциях и предоставления необходимой таможенной безопасности и гарантий государствам, через территорию которых осуществляется транзитное перемещение грузов. Для успешного действия такой системы необходимо, чтобы соответствующие формальности не были ни слишком затруднительными для работников таможенной службы, ни чересчур сложными для перевозчиков и их агентов.

Традиционно при перемещении грузов через территорию того или иного государства таможенные службы каждого из них применяли принятые в данной стране меры контроля и осуществляли соответствующие процедуры, которые зачастую предусматривали таможенный досмотр груза на каждой границе, а

также применение мер безопасности (гарантии, декларации, залог и т.п.) для покрытия потенциальных налогов и пошлин. Применение этих мер вызывало неприемлемые расходы, задержки и препятствия при осуществлении международных перевозок.

Система TIR была разработана с целью избавить перевозчиков от этих трудностей, с одной стороны, и предоставить таможенным службам достаточные гарантии безопасности, с другой.

8.10.2.3 Основные принципы

Ниже приводится краткое описание транзитного режима TIR, сформулированного в Конвенции TIR от 1975 г. Для обеспечения перемещения грузов с минимальными препятствиями в пути и в то же время предоставления максимальных гарантий безопасности таможенным службам в странах, через территорию которых осуществляется транзитная перевозка, система TIR содержит четыре основных элемента (четыре "столпа", на которые опирается система TIR):

- (а) грузы должны следовать в безопасных транспортных средствах и контейнерах;
- (б) налоги и пошлины, являющиеся предметом риска, должны на протяжении всего маршрута перевозки быть обеспечены действительными на международном уровне гарантиями;
- (в) грузы должны сопровождаться признанной международно картой (carnet), выданной в той стране, откуда осуществляется перевозка и являющейся контрольным документом как в стране отправления, так и в стране назначения, а также в странах, через территорию которых осуществляется транзитный проезд, и;
- (г) меры таможенного контроля, применяемые в стране убытия, должны быть признаны в странах назначения и транзитного проезда.

(а) одобрение автотранспортных средств и контейнеров

В Конвенции TIR оговаривается, что все грузы должны перевозиться в контейнерах или транспортных средствах, кузов которых обеспечивает невозможность доступа внутрь после опломбирования на таможне. В этих целях один из рабочих органов ООН ежегодно проводит обсуждение новых конструкций, предлагаемых производителями.

(б) международная система гарантий

Вторым элементом является международная система гарантий. Эта система была разработана с целью обеспечить такое положение, при котором таможенные пошлины и налоговые сборы, являющиеся предметом риска, могут быть в любой момент покрыты за счет предоставляющей гарантии национальной ассоциации, если они не могут быть взысканы с TIR - перевозчика.

Каждая ассоциация, представляющая перевозчиков в той или иной стране и признанная таможенной службой этой страны, гарантирует уплату в пределах этой страны любых пошлин и налогов, необходимость выплаты которых может возникнуть в случае каких-либо недоразумений, случающихся в ходе осуществления TIR - перевозки

Все предоставляющие международные гарантии ассоциации образуют цепочку гарантийных обязательств, связывающую все страны-участницы TIR. В настоящее время административное управление и поддержку гарантийной цепочки осуществляет Международный союз автотранспорта (IRU) в Женеве. В случае возникновения недоразумения до обращения в предоставляющую гарантии ассоциацию таможенные органы обязаны попытаться взыскать платежи непосредственно с несущего ответственность лица. В случае, если приходится отвечать по гарантийным обязательствам (например, при несостоятельности должника) таможенные службы той или иной страны обращаются в предоставившую гарантии ассоциацию той страны, где произошло недоразумение. А ответившая по своим гарантийным обязательствам ассоциация через IRU обратится за возмещением в международный страховой фонд.

Поскольку никакие гарантии не могут носить неограниченный характер, для каждой страны отдельно устанавливается денежный лимит гарантии. Максимальный размер гарантии, застрахованной IRU, на настоящий момент составляет 50000 долларов на одну карту. На случай возникновения недоразумений с табаком или алкоголем установлен специальный высокий размер гарантии TIR (так называемая табачно/алкогольная TIR Carnet) - максимум 200000 долларов.

(в) TIR Carnet

Третьим и наиболее заметным элементом всей системы (за исключением табличек TIR, размещаемых непосредственно на транспортных средствах) являются TIR Carnets, которые образуют административную основу системы TIR.

TIR Carnets выдаются IRU национальным ассоциациям-гарантам на условиях, определяемых в договорных обязательствах, подписанных с IRU. Каждая из ассоциаций-гарантов, в свою очередь, выдает их перевозчикам внутри страны в соответствии с декларацией обязательств, подписываемой перевозчиком и ассоциацией. IRU разработана стандартная форма такого соглашения.

Предъявление действительной TIR Carnet, имеющей названия, печати и подписи IRU, а также выдавшей ее ассоциации, и надлежащим образом заполненной перевозчиком равносильно предъявлению существующей и действительной гарантии. TIR Carnet остается действительной до завершения TIR-перевозки на таможенной службе страны назначения при условии, что она была предъявлена таможенной службе страны отправления в сроки, разрешенные выдавшей ее ассоциацией.

В.1. Смешанная TIR-карта

В 1987 г. была введена новая TIR-карта специально для смешанных перевозок. Новая смешанная TIR-карта содержит дополнительный лист, отчетливо отделенный от обычных листов, разработанный исключительно для смешанных перевозок. Этот дополнительный лист для смешанных перевозок не является частью таможенных документов и носит, следовательно, совершенно самостоятельный характер. С 1 сентября 1989 г. на этот тип карты распространена международная гарантия.

В.2. Табачно/алкогольная TIR-карта

В 1994 г. новая TIR-карта, названная Табачно/ алкогольная TIR-карта, стала частью Конвенции TIR. Несмотря на то, что Конвенция TIR не исключает права таможенной службы взыскивать с национальных ассоциаций-гарантов суммы свыше рекомендованных 50000 долларов по одной карте (это может быть оговорено в соглашении, заключенном в соответствии с национальным законодательством между национальной таможенной службой и соответствующей ассоциацией-гарантом), было признано целесообразным рекомендовать на международном уровне установление максимального предела гарантии по одной TIR-карте. Поскольку рекомендуемый предел, установленный в 1975 г. в размере 50000 долларов, был девальвирован благодаря инфляции, в 1993 г. было принято решение выдавать специальные TIR-карты для табака/ алкоголя с верхним пределом гарантии, установленным на уровне 200000 долларов.

(г) Международное признание мер таможенного контроля

Четвертым элементом, на который опирается система TIR-карт, заключается в принципе признания мер таможенного контроля страны отправления странами транзитного проезда и назначения. Следствием реализации этого принципа является возможность перевозки грузов в рамках процедур TIR в опломбированных транспортных средствах или контейнерах, как правило, без досмотра на таможнях в пути следования. Именно в этом проявляются главные преимущества системы TIR для перевозчика (это не исключает права таможенной службы проводить выборочную проверку в тех случаях, когда они подозревают наличие злоупотреблений).

Такая процедура очень привлекательна для перевозчика, поскольку означает, что досмотр, проведенный таможенной службой в стране отправления, признается другими таможенными службами в ходе транзитной TIR-перевозки. Таким образом, важно, чтобы таможенный досмотр при отправлении был полным и строгим, поскольку правильное функционирование всей системы зависит от этого.

8.10.3 Функционирование

На таможенной службе в стране отправления производится досмотр груза на основе данных, представленных в TIR-карте, заполненной перевозчиком. Таможенная служба производит опломбирование транспортного средства, делает об этом отметку в карте, оставляя у себя один лист, и заверяет соответствующий ваучер. Карта возвращается водителю, который приступает к перевозке. Когда транспортное средство пересекает границу, таможенная служба проверяет сохранность пломб, оставляет у себя второй лист карты и заверяет соответствующий ваучер.

Таможенная служба осуществляет проверку следующим образом. Таможенная служба, находящаяся на выезде из страны, отправляет оставленный у себя лист в таможенную службу по месту отправления, где производится их сверка. Если все оказывается в порядке, TIR-перевозка для данной страны завершена.

Таможенная служба на въезде в страну, через территорию которого осуществляется транзитный проезд, проверяет сохранность пломб и оставляет у

себя один лист TIR-карты, таможенная служба на выезде из этой страны делает то же самое. В стране назначения, если таможенная служба на въезде в страну является одновременно таможенной службой места назначения, она заверяет TIR-карту, оставляет у себя два листа и отвечает за передачу груза для прохождения таможенных процедур по другой схеме (складирование, таможенная очистка и т.п.).

8.10.4 Преимущества

(а) Преимущества для таможенной службы

Система TIR содержит в себе преимущества для таможенной службы, так как сокращает прохождение нормальной процедуры при транзитном проезде, в то же время устраняя необходимость физического досмотра в станах, через которые осуществляется транзит, заменяя его проверкой сохранности пломб и внешним осмотром транспортного средства/ контейнера. Дополнительное преимущество заключается в том, что международная транзитная перевозка осуществляется по единому транзитному документу.

(б) Преимущества для перевозчиков

Преимущества для перевозчиков также очевидны. Товары могут перемещаться через границы при минимальном вмешательстве со стороны таможенных служб. Система TIR способствует развитию международной торговли, сокращая препятствия на пути движения товаров. Снижая задержки при транзитных перевозках, она позволяет добиться значительной экономии затрат на перевозку. Более того, переработанные в 1975 г. положения Конвенции TIR позволяют широко распространить эти преимущества на перевозку грузов в контейнерах. И, наконец, сокращая зазоры на международных автомагистралях, вызванные прохождением таможенных процедур, система TIR обеспечивает экспортерам более легкий выбор вида транспорта, наиболее отвечающего их запросам. В 1987 г. TIR-режим был распространен на смешанные перевозки.

8.10.5 Администрация Конвенции TIR

Конвенция TIR действует очень эффективно, имея в своей практике всего несколько случаев судебных споров, являющихся следствием неясных и неопределенных предписаний и их различного толкования. Бесперебойное функционирование системы отвечает как интересам перевозчиков, так интересам таможенных служб, поэтому администрация строго соблюдает дисциплину. Кроме того, в 1975 г. были сделаны разъяснения к нормативным положениям Конвенции TIR, обеспечившие возможность их надлежащего толкования.

Технологические изменения происходят очень быстро, и то что носило совершенный характер в 1975 г., когда заключалась конвенция, не обязательно оказывается действительным сегодня. Это касается не только технологии таможенных процедур, но и производства транспортных средств и контейнеров, а также технологии и практики провоза контрабанды.

Кроме того, в связи с тем, что контрабандные грузы становятся все дороже, контрабандисты становятся все изобретательнее. В свете этих обстоятельств систему TIR следует поддерживать в состоянии, отвечающем требованиям сегодняшнего дня. Это является задачей Административной комиссии Конвенции, действующей под эгидой ООН/ ЕЭС в Женеве.

8.10.6 Заключение

Система TIR, созданная более 40 лет назад, а также Конвенция TIR от 1975 г. обеспечили очень эффективный режим международных транзитных перевозок и сыграли важную роль в развитии международных перевозок и торговли, главным образом, в Европе, а в последнее время - между Европой и прилегающими странами. С быстрым увеличением объемов перевозок между Востоком и Западом в Европе, а также с возникновением новых независимых государств в Центральной и Восточной Европе перед системой транзита TIR встают новые задачи. Таможенные службы сталкиваются в них, имея дело с беспрецедентным по масштабам объемом незаконных операций и контрабанды, являющихся следствием изменения политической, экономической и социальной обстановки во многих странах региона, а также зачастую слишком большого роста таможенных пошлин и налогов.

В настоящее время система TIR-карт действует в Грузии, в то время как Армения и Азербайджан готовятся к практическому применению этой системы. Введение этой системы в действие в Армении и Азербайджане обеспечит участие этих стран в международном рынке услуг автотранспорта. Можно сделать вывод, что будучи введена, система TIR должна эксплуатироваться с большой степенью добросовестности и дисциплины со стороны административной системы. Важно также организовать надлежащую систему страхования для перевозчиков, пользующихся TIR-картами, поскольку держатель такой карты несет ответственность по таможенным претензиям в любой из стран транзита. Большинство ассоциаций-гарантов предоставляют возможность перестраховки гарантии.

8.10.7 Финансирование

Минимальная сумма залога, которая должна быть внесена ассоциацией-гарантом в фонды IRU, составляет 50000 долларов (сумма гарантии по одной TIR-карте). Размер этого фонда определяется IRU ежегодно и зависит от количества карт, выданных ассоциацией. В цену каждой TIR-карты, приобретаемой ассоциацией в IRU, включена стоимость страхования IRU ответственности за нарушение таможенных правил (поскольку ассоциация несет ответственность за их нарушение, если перевозчик не выполнил своих обязательств).

9. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

9.1 Введение

Без наличия надлежащих систем технического обслуживания количество непригодных к эксплуатации машин будет увеличиваться. В бывшем Советском Союзе существовала строгая дисциплина технического обслуживания. Стандартная программа управления техническим обслуживанием на транспортных предприятиях регулировалась министерствами и производителями грузовиков. Техническое обслуживание производилось в соответствии с этой системой.

В настоящий момент техническое обслуживание производится редко и с учетом малого пробега грузовиков. Хотя некоторые из мастерских, на которых совершались выезды, были хорошо оснащены, стоят они почти без работы. Очевиден дефицит запасных частей.

9.2 Посещенные предприятия

Азербайджан

Цех технического обслуживания Зигх в Баку
Автобусоремонтный завод в Альят
Цех технического обслуживания СОЕ в Баку
Парк ТИР "Гейт Ист"

Грузия

Цех АТЕКА в Тбилиси
Тбिलाвтосервис (возможно, в будущем - парк ТИР Тбилиси)

Армения

Ереванское предприятие по перевозке мясо-молочной продукции
Бывший Союзвнештранс - Ереван

9.2.1 Цех технического обслуживания Зигх в Баку

Большой цех, построенный в 1985 году для ремонта автобусов и грузовиков. Пропускная способность в прошлые времена: 65 машин в день; в настоящее время не более 3 - 4 машин в день! В настоящее время в штате числится 140 механиков; раньше - 400. Цех хорошо оборудован. Могут выполняться все виды технического обслуживания и ремонта. Вокруг основного цеха расположены более мелкие цеха, где могут производиться специализированные операции, в основном связанные с осмотром, например, работы по ремонту электрооборудования, пружин, карбюраторов, двигателей, топливных насосов, коленвалов.

В высоком качестве этого ремонтного цеха можно не сомневаться: здесь предусмотрены все виды технического обслуживания, ремонта и капитального ремонта двигателей.

9.2.2 Автобусоремонтный завод в Алыят

Большой автобусоремонтный завод, предназначенный главным образом для строительства и ремонта автобусных кузовов. Этот завод не используется почти год и в настоящее время пуст. И это невзирая на то, что кузова автобусов, находящихся в эксплуатации, в очень плохом состоянии, и определенно требуют ремонта. Завод расположен на магистрали, соединяющей Баку с иранской границей.

Можно рассмотреть мысль руководства о создании здесь сервис-центра по обслуживанию транзитных иностранных грузовиков. Однако для того, чтобы сделать здание подходящим для этой цели, необходимо выполнить немало работы. Необходимо построить ямы, мосты, установить оборудование по ремонту, устроить офисные помещения, удобства для водителей и т.д. Для этого необходимо будет вложить крупную сумму денег.

9.2.3 Цех технического обслуживания SOE в Баку

Во время нашего посещения цех этого государственного предприятия был по меньшей мере грязен и плохо освещен. Конечно, это не та ситуация, когда от механиков можно ожидать качественной работы. На территории предприятия на приколе стоит много грузовиков в ожидании запасных частей. В самом цеху в беспорядке стоят полуразобранные машины.

Все это производит впечатление хаоса. Насколько мы могли судить, здесь нет не ведется ни управления техническим обслуживанием, ни его планирования. Руководство сообщило нам о планах закупки приблизительно 150 подержанных грузовиков, тягачей и автобусов в Германии.

9.2.4 Парк TIR Гейт Ист

Этот парк эксплуатируется частным предприятием с центральным офисом в Гейт Ист, Баку, которое занимается эксплуатацией 9 парков TIR. Четыре парка TIR расположены на кольцевой дороге вокруг Баку, три - на границах с Грузией, Ираном и Дагестаном, а два - вдоль магистрали Баку - Тбилиси.

Парки TIR предоставляют услуги от погрузки и складского хранения товаров до их таможенной очистки. Но пользователи ценят больше всего охраняемые парковки и зоны технического обслуживания. Еще одно предприятие, предоставляющее эти услуги - СовАвтоБаку. Этому интересному объекту посвящена отдельная глава.

9.2.5 Цех АТЕКА в Тбилиси

Крупный цех с пропускной способностью 80 грузовиков в день, где механики работали в две смены. Теперь здесь почти не ведется никакой деятельности. Оборудование в этом цеху отличное: длинные сквозные ямы, оснащенные

подъемниками, подъемными мостами, специализированным оборудованием для проверки тормозов и т.д. Помимо основного цеха, есть и мелкие цеха, которые могут выполнять особые задачи, например, ремонт колес и шин, пружин, электрооборудования, топливных насосов и т.д. Снаружи на территории предприятия расположены мойка и автозаправочная станция. Хотя проблема организации работы в различных мелких цехах существует, в целом предприятие обладает большим потенциалом.

Руководство пытается образовать дилерскую организацию или совместное предприятие с западно-европейским производителем грузовиков, но пока еще не нашло заинтересованных партнеров.

9.2.6 Тбиливтосервис (проектируемый парк TIR Тбилиси)

На большом участке площадью 5 гектаров неподалеку от кольцевой дороги, где ранее располагалась станция технического обслуживания грузовиков Краз, такие частные предприятия, как АТЕКА, при полной поддержке местных властей хотят организовать парк TIR. Представители города Тбилиси как основного узла грузопотоков желают изменить ситуацию, когда транзитные грузовики, совершающие международные перевозки, заходят в город для получения различных услуг, таможенной очистки и т.д. На участке есть мастерские с оборудованием для ремонта и технического обслуживания, с восемью ямами для грузовиков и десятью ямами для тягачей и прицепов, а также офисные помещения.

У существующих помещений (площадь - приблизительно 4 000м²), а также у рынка, конечно, есть достаточный потенциал для создания здесь парка TIR. Каждый месяц через Тбилиси проезжают около 4 000 турецких грузовиков. Для реализации этого проекта со всеми объектами, необходимыми для создания парка TIR, необходимо найти инвесторов.

9.2.7 Ереванское предприятие по перевозке мясо-молочной продукции

Ремонтный цех этого транспортного предприятия - современный, и содержится в порядке. Хотя деятельность почти не ведется, создается впечатление, что механики работают с соблюдением высоких стандартов. Все необходимое оборудование и инструменты имеются в наличии и исправны. Здесь основная проблема - это отсутствие транспортной работы. В результате 80% машин простаивают.

9.2.8 Бывший Союзвнештранс - Ереван

Цех, который посетили Консультанты, хорошо организован и чист, но Консультанты посетили лишь один из нескольких цехов бывшего Союзвнештранса ввиду того, что работа ведется в различных более мелких цехах. В этом цеху производится обслуживание почти 100 грузовиков марки Камаз и Маз. Все необходимое оборудование, включая оборудование для топливных насосов дизельных двигателей, имеется в наличии.

9.3 Техническое обслуживание и ремонт

Как было упомянуто во вступлении, техническое обслуживание грузовиков в Закавказье - редкое явление. В бывшем Советском Союзе техническое обслуживание производилось в соответствии с предписанными стандартными процедурами. Программа предусматривала повседневное управление и график ТО. График делился на две части: ТО 1 и ТО 2.

Цикл проведения ТО-1 и ТО-2 зависит от нескольких факторов: тип транспортного средства, пробег, использование машины, дорожные условия и т.д.

В целом, обслуживание по ТО-1 занимает приблизительно два часа, и проводится приблизительно каждые 3 000 километров. Обслуживание по ТО-2 обычно проводится приблизительно каждые 12 000 километров и занимает 24 часа. Последовательность проведения технического обслуживания - следующая: 3 ТО-1, затем 1 ТО-2.

Эта система технического обслуживания, предназначенная для грузовиков, тягачей и прицепов советского производства и основанная на их технических требованиях, хорошо отражена в документации, и в ее есть немало механиков, хорошо с ней знакомых. Эта система все еще вполне может работать.

Ввиду сокращения объемов перевозок и последующих финансовых проблем объемы технического обслуживания значительно сократились.

Реальная ситуация неоднозначна. Во многих случаях задача содержания грузовика или автобуса в исправном состоянии - это задача водителя, хотя он этому и не обучен, ему не хватает опыта и знаний, и он постоянно обязан обеспечивать результат. Во многих случаях простой машины влечет за собой отсутствие заработной платы. Некоторые предприятия ошибочно консервируют подвижной состав, забывая производить его техническое обслуживание. В других случаях консервируемые грузовики используются в качестве источников запасных частей для грузовиков, находящихся в эксплуатации. Канибализм.

Запасные части и компоненты поступают с трудом. Основными причинами тому служат отсутствие средств, небольшая сеть дилеров и то, что большая часть запасных частей поступает из-за границы. Нерегулярное и недостаточное техническое обслуживание приводит к неприемлемому числу поломок транспортных средств и жалким попыткам на обеспечение безопасности движения.

Рекомендуется уделить самый высокий приоритет внедрению старой системы технического обслуживания. Мысль использовать руки и знания водителя в этом процессе довольно не плоха. Именно водитель может сообщать о проблемах или неисправностях. Он, конечно, может выполнять большую часть технического обслуживания ТО-1. Однако он не должен заниматься ремонтом грузовика в одиночку.

Также очень важно внедрить хорошее администрирование и управление. Важно, чтобы администрирование обеспечивало возможность сбора данных о неисправностях, ремонте и замене каждой машины. На основе надлежащего администрирования будет возможно выполнять профилактическое техническое обслуживание, адаптировать некоторые детали, создавать конструкции, не требующие технического обслуживания или принимать правильные решения в отношении необходимости замены транспортных средств.

Путем совершенствования технического обслуживания и внедрения системы управления техническим обслуживанием можно повысить эффективность. Рекомендуется использовать компьютеры и адекватное программное обеспечение.

Если исходить из того, что грузовики, выпущенные в бывшем Советском Союзе, должны и будут эксплуатироваться еще в течение многих лет, учитывая существующий избыток грузовиков и, следовательно, очень низкую цену на подержанные грузовики, а также ситуацию на рынке запасных частей, в некоторых случаях разборка машин может служить реальной альтернативой. Однако и в этом случае необходимо иметь хорошую систему управления и хорошие запасы.

Что касается механиков и условий их работы, то очевидно, что здесь необходимы перемены. Чистые и "комфортабельные" рабочие места способствуют повышению эффективности, а, таким образом, и производительности.

Как только появятся грузовики западного производства, многих механиков необходимо будет переучить для того, чтобы они могли разбираться в устройстве этих машин и применяемом на них электронном оборудовании.

Большинство цехов, которые посетили консультанты, оснащены в достаточной степени для выполнения любого вида ремонта и/или технического обслуживания. Во многих цехах наблюдается переизбыток площадей, зданий, машин, оборудования и т.д. Учитывая этот потенциал, может оказаться целесообразным развивать и прочую деятельность, например, производство запасных частей, кузовных панелей и т.д.

9.4 Запасные части и материалы

9.4.1 Запасные части

Для повседневной эксплуатации подвижного состава необходимо организовать поставки запасных частей и таких материалов, как масла, смазки, шины, лампочки и т.д. Доставка этих материалов зависит от их наличия и оплаты. Проблема их наличия связана с тем, что большая их часть доставляется из-за границы, либо из России, либо из Западной Европы, а также с тем, что дилерской сети уже почти не существует. Запасные части пока еще есть в наличии, но иногда их удается найти с трудом, и почти всегда они очень дороги.

Рынок запасных частей можно разделить на две части: специфические детали и общие детали. Специфические детали - это те детали, которые не подлежат замене, трудны в изготовлении и дефицитны на рынке запасных частей, напр., детали двигателя. Заменить общие детали более или менее проще. Часто их также можно изготовить и своими силами, например, детали шасси.

Разборка машин - одна из возможностей получения запасных частей. Если руководство решает прибегнуть к этой мере, то имеет смысл взвешенно отнестись к выбору машины для разборки. Предпочтение следует отдавать грузовикам, поврежденным в результате аварии и не подлежащим ремонту. Проблема заключается в том, что чаще всего ломаются одни и те же детали. Таким образом каннибализм не всегда является правильным ответом. Ничто не огорчает больше, чем машины, которые нельзя эксплуатировать лишь потому, что у них не хватает всего одной детали.

Оборудование во многих цехах соответствует такому уровню, что ремонтом или производством некоторых типов запасных частей не только для собственного предприятия, но и для третьих сторон можно заниматься на профессиональной основе.

9.4.2 Материалы

Моторное масло на Кавказе - низкого качества. Это служит одной из причин необходимости замены масла чаще, чем раз за 10000 километров. Моторное масло в больших объемах завозится в Грузию из Греции и/или Турции. Чтобы увеличить интервалы технического обслуживания, абсолютно необходимо повысить качество этого продукта. В Западной Европе, например, замена масла производится каждые 50000 километров.

Учитывая критические температуры и плохие дорожные условия, шины для эксплуатации в этом регионе должны быть износостойкими. Качество (российских) шин - спорно; их хватает не более чем на 100 000 километров. В Армении есть мощности по восстановлению шин. Расчетный пробег восстановленной шины - 65 000 километров, но при повседневной эксплуатации их хватает не более чем на 25 000 километров. В Турции и в Узбекистане открылись заводы по наварке шин Гудйир. Рекомендуется открыть такой же завод и в Закавказье.

9.4.3 Парки TIR

Парки TIR - хороший пример предпринимательства. в этих парках, расположенных вдоль основных магистралей, водителям международникам предлагаются охраняемые стоянки, где они также могут воспользоваться разнообразными необходимыми услугами, например, таможенное оформление, услуги по охране и обеспечению безопасности, ремонт грузовиков, экспедиторские услуги, погрузка и разгрузка, удобствами, например, ресторанами, душевыми кабинами, магазинами, средствами связи и т.д. Система парков TIR в Азербайджане хорошо развита, хотя в Армении ее развитие пока отстает.

Такие парки TIR являются ценным активом не только транспортной отрасли, но также и всего общества. Они быстро превращаются в центральные распределительные узлы, расположенные за пределами городов. Создание парков TIR требует не только наличия больших площадей, где можно принимать грузовики в больших количествах (в некоторых случаях - 200 или более), но также и инвестиций в строительство зданий и закупку оборудования. В ближайшем будущем эти парки не смогут обойтись без помощи западноевропейских дилеров и гаражей, которые, возможно, также пожелают участвовать и в инвестициях.

9.4.4 Грузовики

Перевозки в республиках Закавказья выполняются главным образом грузовиками российского производства, такими, как Граз, Краз, Маз, Камаз и СуперМаз. Граз - это самый легкий грузовик, который используется главным образом в торговле. Грузовики Камаз, Маз и СуперМаз, обладая большей грузоподъемностью, используются для перевозок более тяжелых грузов на более дальние расстояния. Грузовики Краз используются для перевозок грузов на большие расстояния и выполнения международных рейсов в Россию. Конструкция этих грузовиков старомодна, прочна и не обеспечивает комфорта.

Мощность грузовиков низка и едва достигает 300 лошадиных сил, хоть и влияет непосредственно на грузоподъемность и скорость. В особой степени это выглядит недостатком по сравнению западно-европейскими грузовиками в горной местности. Желание эксплуатировать западноевропейские грузовики для междугородных перевозок очевидно и слышится повсюду.

Появление западноевропейских грузовиков, как новых, так и подержанных, потребует больших изменений. Водителей необходимо научить новым приемам, необходимо также переучивать механиков, ремонтные заводы должны вкладывать средства в новые инструменты и машины, необходимо формировать запасы деталей. Тем временем необходимо продолжать техническое обслуживание старого подвижного состава.

Без соблюдения вышеупомянутых принципов проведения технического обслуживания и выполнения ТО-1 и ТО-2 старый подвижной состав быстро утратит ценность, и возникнет серьезная проблема.

9.5 Общие комментарии

За исключением руководства парка TIR Гейт Ист почти на всех предприятиях, которые посетили консультанты, отсутствуют бизнес-планы или реалистичные планы на будущее! Широко распространены представления о том, что все проблемы может разрешить кредитор. Предприятия не понимают, что деньги сами по себе не порождают спрос на перевозки.

Исследования, проведенные на западноевропейском рынке, показали, что партнеров для создания совместных предприятий можно будет найти как только

закавказские партнеры будут способны и готовы участвовать в деятельности на справедливых условиях (50%). Руководство большинства компаний, которые посетили консультанты, с трудом представляет себе, как следует управлять предприятием в условиях свободного рынка. Большинство считает, что когда-нибудь рынок сам изменится в лучшую сторону.

Имеющиеся объекты для технического обслуживания и ремонта во многих случаях полностью не соответствуют выполняемой транспортной работе или имеющемуся в наличии подвижному составу. Ожидание лучших времени и консервация этих объектов не могут быть оправданы.

В некоторых случаях, возможно, было бы лучше прекратить выполнять техническое обслуживание своими силами и обратиться к услугам подрядных организаций. Старые грузовики советского производства не годятся для международных перевозок грузов. Внедрение западноевропейских грузовиков для этой цели можно рекомендовать только при условии наличия хорошего бизнес-плана и способных, хорошо обученных руководителей, водителей и механиков.

9.6 Рекомендации

9.6.1 Техническое обслуживание

- Попытаться увеличить интервалы между техническим обслуживанием, напр., путем анализа моторных масел, точного управления техническим обслуживанием и тщательной проверки.
- Поиск наиболее слабых мест в системе технического обслуживания и деталей, в наибольшей степени подверженных неисправностям. Попытаться улучшить или изменить ситуацию в этой связи.
- Обучение водителей и донесение до них мысли о необходимости надлежащего технического обслуживания. Возложение на них ответственности за повседневное обслуживание транспортного средства и обеспечение их участия в проведении технического обслуживания ТО-1.
- Ведение учета технического обслуживания и ремонта.
- Обеспечить информирование руководящего персонала о последних технических достижениях и новшествах.
- Применение компьютеров и соответствующего программного обеспечения для учета всех данных о техническом обслуживании.
- Принятие стандартов надлежащего технического обслуживания государственными органами и осуществление ежегодного контроля за их соблюдением.

9.6.2 Запасные части и материалы

Необходимо надлежащее и точное администрирование запасов запасных частей. Применение компьютеров, а также адекватного программного обеспечения.

Качественный и количественный контроль за поступающими запасными частями. Отказ в приемке запасных частей низкого качества.

Максимально возможная стандартизация запасов. Ограничение количества редко используемых запасных частей.

Попытаться найти лабораторию, имеющую возможность регулярно проводить проверки качества моторного масла.

Сотрудничество с коллегами и обмен информацией о наличии запасных частей и ценах. При возможности образование центральной закупочной организации.

В случае закупки западноевропейских грузовиков попытаться организовать запас запасных частей на условиях консигнации.

Всегда производить чистку и, при необходимости, ремонт запасных частей, снимаемых с вышедших из эксплуатации грузовиков, перед их поступлением на хранение. Не забывать обеспечивать хранение информации об этих запасных частях в администрации.

9.6.3 Парки TIR

- Для организации парков TIR необходимо правильно выбрать место.
- Выживут только те парки TIR, которые предлагают услуги, необходимые пользователям.
- Помимо прочего, парк TIR должен дать водителям возможность производить техническое обслуживание грузовиков и (при необходимости с помощью профессионального механика) выполнять мелкий ремонт.
- Для доставки сломавшихся грузовиков в парк необходимо иметь аварийную и/или буксирную машину.
- При возможности предлагать владельцам подвижного состава и частным водителям заключать контракты на техническое обслуживание.
- Необходимо сотрудничать с прочими парками, показывать выгоды от деятельности местным властям, в максимальной степени проявлять творчество.
- Изучать потребности иностранных водителей, особенно в отношении запасных частей и т.д.
- Стараться приобретать запасные части на условиях консигнации или организовать совместное предприятие с западноевропейским производителем грузовиков.

9.6.4 Подвижной состав

- Продолжать производить техническое обслуживание существующего подвижного состава.
- В случае закупки новых грузовиков организовать их надлежащую презентацию и последующий контроль.
- Руководства по эксплуатации грузовиков должны не храниться в офисе, а раздаваться водителям.
- При закупке новых грузовиков необходимо произвести адаптацию всей организации. Таким образом, необходимо обеспечить обучение механиков,

адаптацию процедур технического обслуживания и расширение запасов деталей.

- В случае закупки подержанных грузовиков необходимо установить деловые отношения с дилером, имеющим хорошую репутацию, чтобы сделка не имела отрицательных последствий.

10. КОЛОФОН

Заказчик	: Европейская Комиссия
Проект	: Пересмотренный технический отчет
Файл	: K_4249.01.001
Объем отчета	: GGGGGGG pages
Автор	: Эстер ван Гардерен (Esther van Garderen)
Участники	:
Менеджер проекта	:
Директор проекта	:
Дата	: 8 апреля 1997 г.
Утверждение	:

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

1.1 СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПО ЭКОНОМИКЕ КАЖДОЙ ИЗ СТРАН ПРОЕКТА

1.1.1 СТРУКТУРА ЭКОНОМИКИ: АРМЕНИЯ

Последние имеющиеся данные: источник - Доклад о состоянии экономики страны в 3-ем квартале 1996 г.

Экономические показатели	1991	1992	1993	1994	1995
Валовый национальный продукт в рыночных ценах, млрд. драм	15,9 ^a	62,0 ^a	3,9	187,5	548,0 ^b
Реальный рост ВВП (%)	8,8	52,4	14,8	5,4	5,0
Инфляция потребительских цен (%)	100	825	1823	4962	178
Численность населения на конец года (млн.)	3,6	3,7	3,7	3,8	3,8 ^b
Экспорт продукции млн. долларов FOB	н.д.	335	165	216	248
Импорт продукции млн. долларов FOB	н.д.	405	392	401	661
Текущий счет ^c , млн. долларов ^c	н.д.	-50	-150	-231	-382
Обменный курс драм/доллар	н.д.	н.д.	75,0	288,36	405,93

Обменный курс на 30 августа 1996 года составил 4188 драм за один доллар США

(a) миллиардов рублей. Драм был введен в ноябре 1993 года.

(b) По оценкам группы разведки "Экономист".

(c) За исключением официальных трансфертов.

Источник чистой продукции отраслей материального производства (NMP) 1994	% к итогу	Слагающие чистой продукции отраслей материального производства (NMP) 1994	% к итогу
Сельское и лесное хозяйство	48,6	Личное потребление	87,1
Промышленность	36,4	Общественное потребление	4,0
Строительство	5,8	Вложенные инвестиции	29,1
Транспорт и коммуникации	1,0	Чистый экспорт	-22,3
Всего, включая прочее	100,0	Потери	2,1
		NMP	100,0

Основные статьи экспорта 1992 ^d	млн.руб.	Основные статьи импорта 1991 ^d	млн.руб.
Машиностроение и металлообработка	19109	Легкая промышленность	1753
Химическая и нефтехимическая пром-сть	10688	Машиностроение и металлообработка	1292
Цветная металлургия	5920	Химическая продукция	595
Пищевая промышленность	4286	Черная металлургия	585
Всего, включая прочее	43197	Продукция пищевой промышленности	443
		Всего, включая прочее	7286

Основные страны назначения экспорта 1995	% к итогу	Основные страны- экспортеры 1995	% к итогу
Россия	30,7	Россия	19,7
Турция	14,5	Турция	19,0
Иран	12,4	Иран	15,2

^a млрд.руб. Драм был выпущен в ноябре 1993г. ^b Оценка группы разведки "Экономист".
^cИсключая официальные трансферы. ^d Оценено по внутренним ценам, установленным в
централизованно-плановой экономике и поэтому существенно отличающиеся от цен мирового
рынка; торговля между советскими республиками. ^e Торговля за пределами СССР.

Прогноз экономической ситуации (млн. долл США, где не указано иное)

	1994 ^a	1995 ^a	1996 ^b	1997 ^b
Реальный рост ВВП (%)	5,4	5,0	6,0	7,0
Инфляция потребительских цен (на конец года; %)	1761,5	33,4	23,4	18,6
Экспорт продукции ФОБ	216	248	277	310
Импорт продукции ФОБ	401	661	727	800
Текущий счет ^c	-231	-382	-451	-495
Обменный курс (на конец года; к 1 \$)	405,51	402,00	417,00	423,00

^a Действительно. ^b прогноз группы "Экономист". ^c Включая официальные переводы.

1.1.2 СТРУКТУРА ЭКОНОМИКИ: АЗЕРБАЙДЖАН

Последние имеющиеся данные: источник - Доклад о состоянии экономики страны в 3-ем квартале 1996 г.

Экономические показатели	1991	1992	1993	1994	1995
Валовый национальный продукт в рыночных ценах, млрд. манат	26,7 ^a	241,0 ^a	157,1	2130,8	9029,9 ^b
ВВП, млрд. манат	-	-	1,7	1,9	2,0 ^b
Реальный рост ВВП (%)	- 0,7	- 22,6	- 23,1	- 21,1	- 17,2
Инфляция потребительских цен (%)	106	616	1130	1664	412
Численность населения на конец года (млн.)	7,2	7,3	7,3	7,4	7,5
Экспорт продукции млн. долларов FOB	н.д.	1275	697	637	547
Импорт продукции млн. долларов FOB	н.д.	786	819	778	668
Текущий счет, млн. долларов ^c	153	488	- 160	- 153	- 201
Обменный курс манат/доллар	54,6 ^c	268,7 ^c	92,6	1149	4414

Обменный курс на 30 августа 1996 г. составил 4304 манат за 1 доллар США.

(a) 9 миллиардов рублей.

(b) По оценкам группы разведки "Экономист".

(c) Рублей.

Источник чистой продукции отраслей материального производства (NMP) 1994	% к итогу	Составляющие чистой продукции отраслей материального производства (NMP) 1994	% к итогу
Сельское и лесное хозяйство	31,1	Общественное потребление	40,5
Промышленность	51,2	Личное потребление	3,5
Строительство	8,6	Вложенные инвестиции	11,0
Транспорт и коммуникации	5,2	Увеличение запасов	7,8
Торговля и общественное питание	2,4	Чистый экспорт	36,8
Всего, включая прочее	100,0	Потери	0,4
		NMP	100,0

Основные статьи экспорта 1992 ^d	млн.руб.	Основные статьи импорта 1992 ^d	млн.руб.
Химия и нефтехимия	93847	Продукция пищевой промышленности	30905
Машиностроение и металлообработка	35209	Машиностроение и металлообработка	29884
Пищевая промышленность	31721	Черная металлургия	24166
Нефть и газ	15072	Химия и нефтехимия	15964
Легкая промышленность	11929	Легкая промышленность	7461
Всего, включая прочее	207756	Всего, включая прочее	131580

Основные страны назначения экспорта 1992 ^c	% к итогу	Основные страны-экспортеры 1992 ^c	% к итогу
Великобритания	19,2	Турция	26,2
Турция	16,7	Великобритания	12,4
США	5,2	Франция	8,1
Прочие страны ЕС	10,0	Прочие страны ЕС	7,2
Бывшие страны-члены СЭВ	4,3	Бывшие страны-члены СЭВ	11,6

^a Млрд.руб. ^b Оценка "Экономиста". ^c Рубли. ^d Оценено по внутренним ценам, установленным в централизованно-плановой экономике и поэтому существенно отличающиеся от цен мирового рынка; торговля между советскими республиками. ^g Торговля за пределами СССР.

Общий прогноз экономического положения
(млн.долл., если не указано иное)

	1994 ^a	1995 ^a	1996 ^b	1997 ^b
Реальный рост ВВП (%)	-21,1	-17,2	-4,0	4,0
Инфляция потребительских цен (на конец года; %)	1664	412	24	26
Экспорт продукции ФОБ	637	547	712	900
Импорт продукции ФОБ	778	668	900	1100
Текущий счет ^c	-153	-201	-238	-270
Обменный курс (на конец года; к 1 \$)	4182	4440	4280	4700

^a Действующий. ^b Прогноз группы "Экономист".

Импорт
(млн. долл. США)

	1994	1995	1996 ^a
Всего	814	668	960
из которого: не из стран СНГ	292	439	694

^a Прогноз Посольства США, сделанный на основе статистики января-июня.

1.1.3 СТРУКТУРА ЭКОНОМИКИ: ГРУЗИЯ

Последние имеющиеся данные: источник - Доклад о состоянии экономики страны в 3-ем квартале 1996 г.

Экономические показатели	1991	1992	1993	1994	1995
Валовый национальный продукт в рыночных ценах, млрд. драм ^a	21	186	16397	1363636	3954581 ^b
Реальный рост ВВП (%)	- 20,1	- 44,8	- 25,4	- 11,4	2,4 ^c
Инфляция потребительских цен (%)	78,7	809,9	3125,7	18916,0	183,2
Численность населения на конец года (млн.чел.)	5,42	5,41	5,38	5,36	5,36
Экспорт продукции млн. долларов FOB	н.д.	267	457	381	356 ^d
Импорт продукции млн. долларов FOB	н.д.	645	905	744	683 ^d
Текущий счет, млн. долларов ^c	н.д.	- 319	- 485	- 446	- 410 ^d
Общий внешний долг, млн.долларов	н.д.	79	568	984	1100 ^b
Обменный курс лари/доллар	30,0	22,0	12280	1102300	1,25

Обменный курс на 4 сентября 1996г. 1,27 лари : \$1.

- (a) Валовый национальный продукт в 1991-1992 гг, миллиардов купонов в 1993 - 1995 гг.
 (b) По оценкам группы разведки "Экономист".
 (c) По оценкам TACIS.
 (d) По оценкам Международного валютного фонда.

Источник чистой продукции отраслей материального производства (NMP) 1994	% к итогу	Составляющие чистой продукции отраслей материального производства (NMP) 1994	% к итогу
Сельское и лесное хозяйство	68,0	Личное и общественное потребление	87,3
Промышленность	24,9	Сделанные инвестиции	6,2
Строительство	0,6	Увеличение запасов	4,9
Транспорт и коммуникации	3,2	Чистый экспорт	-0,6
Всего, вкл. прочие	100,0	Потери	2,3
		NMP	100,0

Основные статьи экспорта 1991 ^f	млн.руб.	Основные статьи импорта 1991 ^f	млн.руб.
Машиностроение и металлообработка	1489	Легкая промышленность	1038
Легкая промышленность	1218	Машиностроение и металлообработка	792
Продукты пищевой промышленности	1146	Продукты пищевой промышленности	750
Всего, включая прочее	5337	Электроэнергетика	596
		Химия и нефтехимия	522
		Всего, включая прочее	5372

Основные страны назначения экспорта 1991 ^g	% к итогу	Основные страны происхождения импорта 1991 ^g	% к итогу
Китай	21,5	Турция	42,7
Польша	11,1	Германия	9,8
Германия	10,7	США	6,2
Другие страны ЕС	3,7	Другие страны ЕС	8,8
Бывший СЭВ	21,5	Бывший СЭВ	11,0

^a ВВП в млрд. рублях в 1991-1992гг., млрд. купонов в 1993-95.

^b Оценка ЕIU, ^c Оценка ТАСИС, ^d Оценка МВФ, ^e 1991-92, рубли; 1993-94, купоны.

^f Оценено по внутренним ценам, установленным в централизованно-плановой экономике и поэтому существенно отличающиеся от цен мирового рынка; торговля между советскими республиками. ^g Торговля за пределами СССР.

1.2 ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ИМПОРТА И ЭКСПОРТА

	Грузия ^b		Армения		Азербайджан	
	Янв.-Дек. 1994	Янв.-Дек. 1995	Янв.-Дек. 1994	Янв.-Дек. 1995	Янв.-Дек. 1994	Янв.-Дек. 1995
Импорт СИФ:						
Австрия	2	3	н.д.	2	1	4
Бельгия-Люксембург	10	15	1	16	9	9
Дания	5	8	н.д.	5	н.д.	4
Франция	22	7	11	16	6	6
Германия	19	39	7	11	32	44
Греция	6	10	н.д.	6	н.д.	1
Италия	27	16	9	22	4	2
Нидерланды	6	14	8	6	1	3
Швейцария	1	1	2	6	2	3
Великобритания	8	5	н.д.	2	7	9
США	87	105	96	114	10	13
Армения	н.д.	3	-	-	н.д.	н.д.
Азербайджан	18	45	н.д.	н.д.	-	-
Грузия	н.д.	н.д.	18	62	8	19
Казахстан	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	52	18
Россия	62	54	112	135	118	88
Турция	74	51	1	3	76	141
Туркменистан	н.д.	н.д.	70	129	196	51
Украина	9	17	5	5	86	34
Иран	н.д.	н.д.	43	90	67	80
ОАЭ	н.д.	н.д.	1	14	9	69
Всего, вкл. прочие	398	510	394	674	778	666
Экспорт ФОб						
Бельгия-Люксембург	1	1	26	31	1	1
Франция	н.д.	5	н.д.	н.д.	1	н.д.
Германия	4	6	7	10	4	4
Греция	6	11	н.д.	н.д.	1	10
Италия	4	7	н.д.	н.д.	н.д.	26
Нидерланды	н.д.	2	1	5	н.д.	н.д.
Швейцария	н.д.	н.д.	3	н.д.	4	28
Великобритания	н.д.	2	н.д.	1	62	49
США	1	11	н.д.	н.д.	1	1
Армения	н.д.	56	-	-	н.д.	н.д.
Азербайджан	7	17	н.д.	н.д.	-	-
Грузия	н.д.	н.д.	3	3	17	41
Казахстан	н.д.	н.д.	1	2	17	17
Россия	47	53	84	88	140	99
Турция	23	17	н.д.	н.д.	16	26
Туркменистан	н.д.	н.д.	66	69	17	11
Украина	3	5	4	4	58	33
Иран	н.д.	н.д.	15	н.д.	242	163
Всего, вкл. прочие	104	203	216	271	637	544

^a Источник, DOTS. ^b Оценка.

1.3 ВВП и ВВП на душу населения
(покупательная способность)

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Армения							
ВВП							
млн.долл.США	14943	14457	13713	6721	5875	6068	65
на душу (\$)	4294	4084	3798	1821	1550	1709	18
Азербайджан							
ВВП							
млн.долл.США	21777	20049	20705	16466	12992	10376	88
на душу (\$)	3076	2804	2872	2228	1760	1389	12
Грузия							
ВВП							
млн.долл.США	23429	21398	19183	11767	7352	5263	51
на душу (\$)	4299	3919	3533	2163	1349	966	9

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 - ПРОГРАММА ОБУЧЕНИЯ СПЕЦИАЛИСТОВ УПРАВЛЕНИЙ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА ЗАКАВКАЗЬЯ БЕЗ ОТРЫВА ОТ ПРОИЗВОДСТВА

2.1 Введение

В рамках запланированной структурной перестройки Министерства транспорта Грузии, начатой Мировым банком, был сделан ряд рекомендаций в отношении развития кадров и обучения специалистов Министерства и прочих специалистов транспортного сектора.

Рекомендации, сделанные в рамках этого проекта, полностью поддерживает группа TRACECA IRTS. Кроме того, группа TRACECA рекомендует Министерству транспорта Армении и (новому) Министерству транспорта Азербайджана подать заявку на участие в такой же программе, проводимой Мировым банком.

2.2 Рекомендации, сделанные группой Мирового банка

- (1) Необходимо организовать комплексную учебную программу, чтобы обеспечить соответствие требованиям Министерства транспорта и транспортных предприятий Грузии (...). В рамках проведения транспортной реформы и в составе реабилитационного центра необходимо образовать Учебную группу, которая в итоге должна стать автономным подразделением Министерства.
- (2) Инструкторы и учебные организации должны составить и передать соответствующие учебные и справочные материалы для дальнейшего использования.
- (3) Учебный и справочный материал, составленный инструкторами и учебными организациями, должен быть переведен на грузинский язык. В процессе перевода необходимо определить технические термины и предоставить Учебной группе их переводы в виде специализированного словаря, который будет пополняться.

2.3 Учебная группа в Грузии

Учебная группа скоро (весна 1997 года) начнет свою деятельность, организовав однонедельный семинар для должностных лиц и руководителей высокого уровня Министерства транспорта Грузии и руководителей транспортных предприятий, в ходе которого будут представлены базовые концепции транспорта в среде свободного рынка. Вслед за семинаром начнется проведение двухмесячной интенсивной учебы будущего основного персонала преподавателей и инструкторов Учебной группы (Обучи обучающего). Сразу после этого начнется обучение должностных лиц Министерства и менеджеров транспортных предприятий. Планируется провести три серии курсов, каждая из которых продлится приблизительно две недели. Каждая серия курсов будет посвящена ряду предметов; все эти предметы будут относиться ко следующим основным темам:

1. **Управление транспортом для транспортных предприятий**
(с упором на автомобильный транспорт).
В состав этого курса войдут краткие вводные курсы на ту же тему, составленные специально для должностных лиц Министерства транспорта.
2. **Транспортное законодательство и нормы**
Этот учебный курс охватит все аспекты разработки, принятия и обеспечения исполнения законов, положений и норм, касающихся транспортного сектора.

Все перечисленные предметы, включенные в академический план намеченной программы обучения без отрыва от производства Департамента автомобильного транспорта Министерства транспорта Грузии (см. Главу V отчета), также включены и в вышеупомянутую учебную программу Учебной группы Центра реформирования и восстановления транспорта.

Что касается двух остальных стран - Армении и Азербайджана - консультанты предлагают следующую стратегию:

Стадия I (первая половина 1998 года)

Организация ряда учебных курсов, используя опыт обучения должностных лиц Грузии, накопленный во второй половине 1997 года в качестве точки отсчета. Для этого первого этапа учебы предлагается использовать полностью оснащенные помещения Учебной группы Центра реформирования и восстановления транспорта Министерства транспорта Грузии. Цикл учебной деятельности будет построен по той же модели, что и та, которая была описана выше:

- (1) Ознакомление с базовыми концепциями транспорта в условиях свободного рынка - недельный семинар для должностных лиц высокого уровня Министерства транспорта Армении и будущего Министерства транспорта Азербайджана (руководители государственных транспортных концернов, включая Азеравтонагиат) и руководителей армянских и азербайджанских транспортных предприятий.
- (2) Организация обучения должностных лиц и руководителей транспортных предприятий. Три серии курсов продолжительностью две недели каждая, будут проводиться по ряду предметов, относящихся к вышеупомянутым учебным темам.
- (3) В течение того же срока рекомендуется начать подготовку к образованию Учебных групп в Министерствах транспорта Армении и Азербайджана, подобных Учебной группе в Министерстве транспорта Грузии. Выбор и обучение основной группы преподавателей и инструкторов этих Учебных групп в Армении и Азербайджане будут предусмотрены в рамках подготовительной деятельности, и им должен отводиться самый высокий приоритет.

Стадия II (вторая половина 1998 года)

Образование Учебных групп в Министерствах транспорта в Армении и Азербайджане. В качестве модели можно использовать грузинский опыт. Важно

выявить соответствующие учреждения в двух странах, которые выступали бы в качестве партнеров и имели возможность обеспечивать постоянную поддержку Учебным группам.

Организация второй фазы учебы (три серии курсов). Частично это будет обучение нового персонала и менеджеров транспорта, а частично - краткие курсы для повышения квалификации уже обученного персонала.

Оценка проведенной учебной деятельности и разработка конкретных предложений для постоянного продолжения работы образованных Учебных групп в министерствах транспорта Армении и Азербайджана.

2.4 Краткое описание обучающих курсов и необходимый бюджет

I. Семинар

Название семинара:	<i>Применение основных концепций развития транспорта на свободном рынке</i>
Целевая группа:	Высшее руководящее звено Министерства транспорта и лица, отвечающие за проведение политики Менеджеры/владельцы (авто)транспортных предприятий
Предмет обсуждения для государственных руководителей:	Формулирование политики в области автомобильного транспорта при переходе к рыночной экономике (приватизация).
Число участников:	15-20 человек на одном семинаре
Продолжительность:	1 неделя (5 дней)
Количество семинаров:	3 (один семинар для каждой страны проекта)
Место проведения:	Офис TACIS-TRRC, Тбилиси, Грузия
Смета (оценка):	100000 долл.США

II. Специальные Курсы

IIA. Название курса:	<i>Введение в управление автомобильным транспортом</i>
Целевая группа:	Менеджеры автотранспортных предприятий и государственные руководители, отвечающие за выдачу лицензий на транспорте.
Число участников:	15-20 человек на одном семинаре
Продолжительность:	2 недели (10 дней) для менеджеров компаний 2 дня для государственных руководителей
Количество курсов:	Один для менеджеров компаний и два для государственных руководителей (на каждую страну)

Место проведения:	Грузия - Офис TACIS-TRRC, Тбилиси Армения - Офис TACIS-TRRC, Тбилиси (1 п/г1998) Министерство транспорта, Ереван (2 п/г1998) Азербайджан - Офис TACIS-TRRC, Тбилиси (1 п/г1998) Будущее Министерство транспорта, Баку (2 п/г 1998).
Смета (оценка):	230000 долл.США
<i>IV. Название курса:</i>	<i>Информационные системы управления и экономические вопросы, связанные с сектором автотранспорта</i>
Целевая группа:	Менеджеры/специалисты в области ИСУ из автомобильных предприятий и государственные руководители из Департаментов/Управлений автомобильного транспорта, имеющие дело с экономическими вопросами/исследованиями
Предмет обсуждения для государственных руководителей:	Оказание помощи в формулировании политики контроля автомобильного транспорта и проведении оценки автомобильного сектора Экономические и финансовые вопросы, относящиеся к автотранспорту Процедуры проведения тендеров и заключения контрактов
Число участников:	15-20 человек на одном курсе
Продолжительность:	2 недели (10 дней) для менеджеров компаний и 1 неделя для государственных руководителей
Количество курсов:	Один для менеджеров компаний и два для государственных руководителей (на каждую страну)
Место проведения:	Грузия - Офис TACIS-TRRC, Тбилиси Армения - Офис TACIS-TRRC, Тбилиси (1 п/г1998) Министерство транспорта, Ереван (2 п/г1998) Азербайджан - Офис TACIS-TRRC, Тбилиси (1 п/г 1998) Будущее Министерство транспорта, Баку (2 п/г 1998).
Смета (оценка):	230000 долл.США
<i>IV. Название курса:</i>	<i>Транспортное законодательство и регулирование</i>
Целевая группа:	Государственные руководители из Департаментов автомобильного транспорта, имеющие дело с лицензированием, правилами безопасности движения и занимающиеся внешними связями.

Предмет обсуждения для государственных руководителей:	Законодательство в области автомобильного транспорта (национальное и международное). Процедура лицензирования. Дорожная безопасность и меры против выбросов в окружающую среду. Регулирование и контроль отделений дорожных инспекций. Международные автотранспортные организации. Содействие в улучшении автотранспорта и торговли. Взаимодействие регионов в области автотранспорта.
Число участников:	15-20 человек на одном курсе
Продолжительность:	2 недели (10 дней) на один обучающий курс
Количество курсов:	Один для менеджеров компаний и один для государственных руководителей (на каждую страну)
Место проведения:	Грузия - Офис TACIS-TRRC, Тбилиси Армения - Офис TACIS-TRRC, Тбилиси (1 п/г1998) Министерство транспорта, Ереван (2 п/г1998) Азербайджан - Офис TACIS-TRRC, Тбилиси (1 п/г 1998) Будущее Министерство транспорта, Баку (2 п/г 1998).
Смета (оценка):	230000 долл.США

Позиции:	в долл. США
Общий бюджет по всем курсам	790000
Оценка капитальных затрат (ремонтные работы, аппаратное и программное обеспечение, мебель. и т.п.)	80000
Документация и учебные материалы	145000
Обучение преподавателей	65000
Общая смета расходов	1080000