

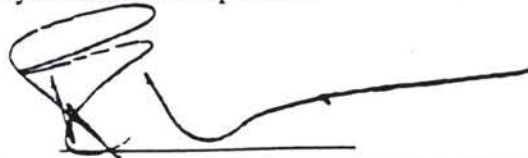


ТРАСЕКА: Содействие
международным
транзитным автомобильным
перевозкам

Начальный Отчет

Декабрь 1999

ФОРМА 1.2: ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ ОТЧЕТА

Название проекта:	ТРАСЕКА: Содействие международным транзитным автомобильным перевозкам		
Номер проекта:	TNREG 9802		
Страны:	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Монголия, Таджикистан, Туркменистан, Украина и Узбекистан.		
Консультант ЕС:			
Название:	:	Скотт Вилсон	
Адрес:	:	Scott House, Basing View Basingstoke, Hampshire RG21 4JG United Kingdom	
Номер тел :	:	++44 1256 461161	
Номер факса :	:	++44 1256 816835	
email:	:	traceca@swkeurope.com	
Контактное лицо:	Г-н Адриан Тайт Директор Проекта	Г-н Лес Чизмэн Руководитель Проекта	
Подпись			

Дата отчета: декабрь 1999
 Отчетный период: октябрь 1999 – декабрь 1999
 Автор отчета: Скотт Вилсон

Группа по мониторингу и оценке ЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Делегация ЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Бюро Тасис [Руководитель Задачи]	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]

Публикация: декабрь 1999 г.
Copyright © 1999 Служба Tacis ГУ 1А, Европейская Комиссия

Запросы относительно копирования посылать в
Информационный Офис Tacis
Европейская Комиссия, Аарленстраат 88 1/ 06 Рю д'Арлон, В-1040 Брюссель.

Настоящий отчет выполнен Скотт Уилсон/FTA/NEA. Выводы, заключения, объяснения, содержащиеся в данном документе, принадлежат только Скотт Уилсон Киркпатрик/FTA/NEA и никоим образом не отражают политику или мнение Европейской Комиссии

СОДЕРЖАНИЕ

1	КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА	4
2.	АНАЛИЗ ПРОЕКТА	6
2.1	Контекст проекта	6
2.2	Проблемы и недостатки	9
2.3	Положение местных транспортных операторов	15
2.4	Целевые группы	15
2.5	Обязательства	18
3	ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА	19
3.1	Связи с другими проектами	19
3.2	Цели и задачи проекта	24
3.3	Подход к деятельности в рамках проекта	26
3.4	Результаты проекта	31
3.5	Планирование проекта	32
3.6	Проблемы, существующие риски и предположения	34
3.7	Планирование на следующий период	35
	ФОРМА 1.4. : ОБЩИЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ	39
	ФОРМА 1.5 : ОБЩИЙ ПЛАН ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ПРОЕКТА	41
	ФОРМА 1.6. ПЛАН ДЕЙСТВИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД (РАБОЧАЯ ПРОГРАММА)	42
ПРИЛОЖЕНИЕ 1	СПИСОК ЦЕНТРОВ ОБУЧЕНИЯ, ОЦЕНКУ КОТОРЫХ ПЛАНИРУЕТСЯ ПРОВЕСТИ	43

ПРИЛОЖЕНИЕ 2	ОТЧЕТ ПО СИТУАЦИИ С КОНВЕНЦИЕЙ TIR/SAFETIR45	
ПРИЛОЖЕНИЕ 3	СПЕЦИФИКАЦИЯ ОБОРУДОВАНИЯ, ЗАКУПКУ КОТОРОГО НЕОБХОДИМО ПРОИЗВЕСТИ	56
ПРИЛОЖЕНИЕ 4	СТРАТЕГИЯ ПРОИЗВЕДЕНИЯ ЗАКУПОК	59
ПРИЛОЖЕНИЕ 5	СПИСОК КОНТАКТНЫХ ЛИЦ И АДРЕСОВ, ДЕКАБРЬ 1999 ГОДА	64

1 КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА

Общие цели:

Содействие странам, входящим в программу ТРАСЕКА, в создании наиболее благоприятных условий для осуществления перевозок автомобильным транспортом в отношении совершения экономических операций в соответствии с существующими в настоящее время стандартами ООН/ Европейской Экономической Комиссии и ЕС, посредством создания на региональном уровне сети постоянно действующих центров по профессиональной подготовке и предоставления оборудования для них. Внедрение основных элементов с целью выполнения положений Соглашения ADR в регионе, а также содействие реализации Конвенции по TIR в тех странах, которые еще не стали полноправными участниками данной Конвенции. В странах - участниках Конвенции по TIR содействовать усилению управленческого контроля за выполнением Конвенции по TIR посредством дальнейшего развития системы SafeTIR.

Конкретные цели проекта:

- Определить законодательные критерии в сфере лицензирования деятельности транспортных операторов и установить среди них приоритетные, с целью содействия увеличению профессионализма в данной области деятельности посредством установления законодательного требования для транспортных операторов на наличие соответствующих свидетельств международного образца в сфере профессиональной деятельности.
- Определить возможные варианты и организовать центры профессиональной подготовки, деятельность и руководство которыми должны соответствовать международным стандартам.
- Обеспечение необходимых ресурсов для центров обучения, включая квалифицированных специалистов по обучению, материалы учебных курсов, оборудование для проведения занятий, документацию для экзаменационных сессий, а также подготовку бизнес-плана.
- Осуществлять контроль стандартов обучения с целью обеспечения соответствия международным стандартам.
- Определить необходимые направления для пересмотра национального законодательства в сфере перевозки опасных грузов и содействовать в его проведении с целью обеспечить соответствие законодательных актов Соглашению ADR.
- Содействовать внедрению Конвенции TIR в странах, не являющихся ее участниками, посредством развития деятельности транспортных ассоциаций и ассоциаций-гарантов, а также содействия на различных этапах выполнения контрактных обязательств в процессе реализации Конвенции.
- Содействовать в расширении деятельности по SafeTIR посредством приобретения и установки дополнительного оборудования.

Целевая группа:

В целом, получателями проекта являются государства-партнеры, их представители, отвечающие за деятельность в рамках международных перевозок с использованием автомобильного транспорта, осуществляющие контроль Министерства и Государственные Таможенные Управления.

Результаты:

- Проект законодательства в области транспорта, а также критерии лицензирования деятельности транспортных операторов.
- Одиннадцать центров по профессиональной подготовке в сфере перевозок с использованием автомобильного транспорта для проведения учебных курсов для транспортных операторов в соответствии с международными стандартами, руководство и преподаватели которых прошли обучение и имеют необходимую квалификацию для проведения курсов утвержденного содержания по CPC, ADR и TIR.
- Ресурсы, имеющиеся в распоряжении у каждого из центров, включая учебные материалы для проведения курсов, документацию для проведения экзаменационных сессий и оборудование.
- Увеличение числа государств - участников программы ТРАСЕКА, принявших Конвенцию по TIR и Соглашение по ADR.
- Расширение сферы действия внедренных систем SafeTIR с целью обеспечения адекватных сроков поступления ответной информации.

Ресурсы:

Техническое содействие представлено в объеме 1815 человеко-дней специалистов ЕС и 420 человеко-дней местных специалистов, исключая руководителей и преподавателей центров по обучению. Основной объем работ будет производиться в регионе с регулярными рабочими визитами в страны ТРАСЕКА.

Финансирование приобретения оборудования для центров по обучению и компьютерного оборудования с целью содействия деятельности системы SafeTIR.

Дата начала Проекта: 06 октября 1999

Продолжительность Проекта: 18 месяцев

2. АНАЛИЗ ПРОЕКТА

2.1 Контекст проекта

Вследствие распада Советского Союза, государства СНГ в условиях развивающейся рыночной экономики оказались неподготовленными к регулированию грузоперевозок с использованием автомобильного транспорта на национальном и международном уровне. Основная причина этого состояла в том, что в условиях командной экономики вся деятельность в сфере транспортных перевозок непосредственно контролировалась государством и в значительной степени выполняла местные функции в масштабах региона. При том, что общепризнанным является положение о большей эффективности использования автомобильного транспорта в условиях значительной конкуренции при отсутствии возможностей регулирования ситуации, необходимо сохранить возможность контроля в сфере безопасности транспортных перевозок, охраны окружающей среды и перевозки пассажиров.

Открытие стран СНГ для международных торговых грузоперевозок привело к значительному росту грузопотока автомобильного транспорта, включившего перевозки на большие расстояния, с одновременным сокращением объема грузоперевозок железнодорожным транспортом. В настоящее время имеют место регулярные транспортные перевозки с участием операторов из стран ЕС, а также Центральной и Восточной Европы в страны - участники программы ТРАСЕКА, а также из стран СНГ в страны Центральной и Восточной Европы и ЕС, но существуют значительные различия между нормативами и требованиями по соответствию стандартам. Данная ситуация приводит к возникновению проблем для транспортных компаний из стран ТРАСЕКА при осуществлении перевозок в страны ЕС и приведет к возникновению еще более значительных проблем по мере того, как ЕС расширится на восток, а страны Центральной и Восточной Европы повысят уровень соответствия собственных норм Директивам ЕС, в качестве "международного стандарта транспортных перевозок".

Директива ЕС о возможности использования транспортным оператором сети автомобильных дорог и о взаимном признании дипломов, сертификатов и прочих документов, официально подтверждающих профессиональную квалификацию, предназначена для того, чтобы предоставить возможность для свободного обеспечения деятельности в сфере транспортных перевозок на национальном и на международном уровне. Цель данной Директивы, состоит в повышении существующих в настоящее время стандартов в области качества, с тем, чтобы для работы в данной сфере деятельности компании была бы необходима хорошая репутация, прочное финансовое положение и компетентность в профессиональной сфере. В странах Центральной и Восточной Европы проходит организация центров по обучению для обеспечения адекватного международному обучению в сфере транспортных перевозок, с целью повышения общего уровня профессионализма в этой области, за счет установления сравнимых с международными стандартов в сфере профессиональной квалификации транспортных операторов.

Страны ТРАСЕКА признают необходимость использования учебных центров аналогичного типа, с целью повышения стандартов и улучшения образа деятельности в сфере транспортных перевозок в целом, как в их собственных странах, так и при международной транспортировке. Курсы по обучению подобного рода проводились в некоторых странах в качестве пилотного проекта в рамках проекта ТРАСЕКА Услуги по перевозкам автомобильным транспортом (Центральная Азия) в 1996 году, но эта деятельность не корректировалась с учетом изменения обстановки, и ее рамки не расширялись. Многие национальные транспортные ассоциации обращались к Международному Дорожно-транспортному Союзу (МДС) с просьбами о содействии в области развития данной деятельности, особенно в отношении обучения. Таким образом, данный проект является шагом в ответ на данные запросы, а также на прямые контакты данных ассоциаций в странах ТРАСЕКА с Тасис.

Основные требования в сфере обучения, скорее, ориентированы на транспортных операторов, чем на водителей. В настоящее время общепризнано, что для повышения профессиональных стандартов в данном виде деятельности, очень важно увеличить объем профессиональных знаний специалистов, осуществляющих руководство грузовыми и пассажирскими транспортными перевозками, как в государственном, так и в частном секторе, на национальном и международном уровне. В основном, это обеспечивается за счет создания возможностей для получения сертификатов профессиональной квалификации в сфере автомобильного транспорта. При этом, также дополнительно необходимо проведение специализированного обучения в сфере перевозки опасных грузов на автомобильном транспорте и нормативных установлений в области работы таможен.

Признается, что существует необходимость обеспечить действие определенных законодательных постановлений, чтобы гарантировать принятие транспортными операторами новых инициатив в области обучения и обеспечить постоянное повышение их профессионализма. В странах ЕС занятия на подобных курсах являются обязательными, в то время как в странах ТРАСЕКА либо не существует требований по лицензированию транспортных операторов, особенно для работы внутри страны, либо в законодательство не включаются конкретных требований в отношении уровня квалификации персонала компаний - транспортных операторов. В то время как некоторые компании обладают надлежащей профессиональной квалификацией для перевозок внутри страны и на международном уровне, другие ее не имеют, при этом отсутствуют обязательные требования на законодательном уровне, которые обязывали бы их повышать стандарты работы. В некоторых странах данная ситуация уже изменяется, и они находятся в процессе разработки законодательных норм, обеспечивающих внедрение квалификационных требований как для транспортных операторов, так и для водителей. Обеспечение этого возможно только в случае наличия соответствующей инфраструктуры для проведения обучения и при условии организации учебных курсов для проведения обучения на надлежащем уровне.

Распад Советского Союза также привел к необходимости подписания международных конвенций каждой из республик в отдельности. В сфере международных перевозок, наибольшую важность для обеспечения коммерческой транспортировки грузов с использованием автомобильного транспорта на международном уровне имеет Конвенция по TIR (1975). Это уже признали пять государств - участников программы ТРАСЕКА, которые реализовали положения Конвенции в полном объеме. Другие шесть государств признают необходимость реализации Конвенции, но при этом нуждаются в содействии, особенно в процессе развития деятельности ассоциаций - гарантов. За исключением Монголии, иностранными перевозчиками осуществляются перевозки с использованием автомобилей TIR из стран, реализовавших положения Конвенции в страны, не являющиеся ее членами, что, с технической точки зрения, приводит к недействительности системы гарантий по TIR, - таким образом, важно обеспечить подписание Конвенции TIR всеми странами ТРАСЕКА.

Положения Соглашения по ADR регулируют транспортировку опасных грузов автотранспортом, и оно имеет статус международного соглашения в области перевозок подобного рода. Все страны ЕС подписали данное Соглашение, а большинство стран Центральной и Восточной Европы подписали его или в настоящее время проходят процесс, необходимый для его подписания. Недавно, данное соглашение подписали Россия и Беларусь. Для въезда в страны, подписавшие Соглашение, водителям стран ТРАСЕКА будет необходимо предъявлять сертификаты профессиональной квалификации по транспортировке опасных грузов, в противном случае они не смогут осуществлять подобные перевозки. Большинство стран - участников программы признают необходимость присоединения к Соглашению по ADR, но нуждаются в содействии при внесении изменений в законодательные нормы, что необходимо для реализации положений Соглашения по ADR, а также при проведении обучения, которое требуется транспортным операторам и водителям для достижения уровня профессиональной квалификации, необходимого для получения сертификата.

Система TIR состоит из действующей с использованием бумажной документации системы таможенных лицензий на проезд автомашины через границу (карнет), в соответствии с которой таможенные органы в различных точках в ходе международной транзитной перевозки ставят штамп на контрольных документах. Фактически, система TIR представляет собой систему транзитных закладных, при этом существует ограничение в отношении количества закладных, которые могут быть оформлены одновременно. Таким образом, очень важно, чтобы после завершения рейса и таможенной очистки груза в таможенном офисе в точке назначения, сумма залога была выплачена, что можно обеспечить только в случае, если информация о завершении рейса и таможенной очистке груза будет оперативным образом передана в организацию, первоначально выписавшую таможенную лицензию (карнет). Компьютерная система SafeTIR была разработана МДС для осуществления контроля и ускорения процесса обмена данными с целью расширения сферы применения системы TIR. Также, данная мера была частично введена по причине роста числа случаев мошенничества, в особенности в странах Восточной Европы и СНГ, поскольку ускоренный обмен информацией позволяет на ранней стадии определять наличие

нарушений. Существует необходимость расширить рамки деятельности системы SafeTIR, включив в них все страны, подписавшие Конвенцию, чтобы повысить степень контроля над использованием существующей схемы по TIR и обеспечить защиту национальных ассоциаций - гарантов. Следует признать, что МДС и национальным таможенным организациям требуется содействие по приобретению оборудования для оказания помощи в ходе функционирования и увеличения области применения данной системы.

Хотя Монголия не входила в состав Советского Союза, на нее оказали воздействие изменения, которые имели место в регионе в целом, и она испытала аналогичного рода быстрый рост объема автомобильных перевозок, при этом значительно увеличились грузопотоки в Россию и Китай. Представители данного государства признают необходимость развития профессиональных автомобильных перевозок с участием прошедших надлежащее обучение операторов и водителей. В качестве члена Международной Таможенной Организации, она намеревается присоединиться к международным конвенциям, в частности, к Конвенции по TIR, а также обеспечить принятие законодательных актов в сфере перевозки опасных грузов автомобильным транспортом.

2.2 Проблемы и недостатки

Основная часть Технического Задания (ТЗ) в целом отражает описанную в разделе 2.1. ситуацию, которая в настоящее время сложилась в странах ТРАСЕКА. Тем не менее, уже после подготовки Технического Задания, в регионе имели место определенные изменения, в связи с которыми необходима определенная корректировка подхода к планируемым видам работ.

Проект включает 3 модуля:

- Модуль А – Создание сети постоянно действующих Центров по профессиональной подготовке
- Модуль В – Присоединение к Соглашению ADR и реализация Конвенции по TIR
- Модуль С – Приобретение оборудования для таможенных офисов, расположенных в точках разгрузки.

Модуль А:

Важную составляющую Модуля А будет представлять собой закупка оборудования для 11 центров по обучению. Поскольку работы по проекту проходят во многих странах, Консультант предполагает, что будет очень трудно найти одну компанию, способную осуществить закупки малых партий мебели, электрооборудования и учебного оборудования на такой значительной с географической точки зрения площади. Данные вопросы обсуждались с уполномоченным по Задаче и с представителями Департамента Тасис по Контрактам на закупку.

С этим также связан вопрос относительно особенностей учебного оборудования, необходимого для проведения курсов по ADR, включая такие составляющие как

защитные шлемы и дыхательные аппараты. Консультант уверен, что оптимальным решением в этом отношении будет являться проведение отдельных открытых тендеров на международной основе.

Консультант также рекомендует одновременное проведение неформальных консультаций в каждой из стран, что позволяет обеспечить основу для предлагаемой стратегии закупок, план которой излагается в Приложении 4. Чтобы как можно раньше начать процесс проведения неформальных консультаций, Консультант рекомендует, чтобы следующий цикл визитов, который планируется начать, приблизительно, 17 января 2000 был отправной точкой также и для данного процесса. Тем не менее, к этой дате также будет необходимо получить согласие уполномоченного по Задаче.

Консультанту и Клиенту будет необходимо организовать специальный фонд для финансирования возмещаемых затрат в процессе покупок.

В большинстве стран региона ТРАСЕКА существуют какие-либо организации, осуществляющие обучение в сфере перевозок с использованием автомобильного транспорта, но в то же время их деятельность, в основном, сосредоточена на обучении водителей, в особенности это относится к международным перевозкам. Во многих странах существуют законодательные нормы, в которых оговаривается, что деятельность по международной перевозке грузов основана на системе лицензирования, требующей проведения определенного обучения. И в этом случае речь, в основном, идет об обучении водителей, а не транспортных операторов. Все законодательные акты, которые были проанализированы до настоящего момента, не включают конкретных требований по обучению транспортных операторов, занимающихся перевозками внутри страны или международными перевозками, а во многих случаях отсутствует и система лицензирования для операторов, работающих на местном рынке перевозок.

Законодательство является довольно сложным, поскольку перевозки с использованием автомобильного транспорта - предмет многочисленных законов, постановлений и правил, помимо законодательства, относящегося непосредственно к сфере автомобильных перевозок. Например, существует законодательство по охране труда, в сфере приватизации и предпринимательства, перевозки опасных грузов и охраны окружающей среды, и все данные документы оказывают влияние на законодательный статус автомобильного транспорта, а также на процесс его эксплуатации и контроля. В то время как основной акцент проекта, в его законодательном аспекте, делается на лицензирование деятельности транспортных операторов и на перевозку опасных грузов автомобильным транспортом, необходимо обеспечить оценку и других законодательных актов. Существуют проблемы со сбором и анализом информации, относящейся к законодательной сфере, поскольку только в редких случаях она доступна из единого источника или предоставляется министерством. В ряде стран в настоящее время осуществляется ввод в действие новых законодательных документов, и соответствующие официальные лица не хотели бы предоставлять рабочие варианты этих документов, пока их подготовка не будет завершена, и они не будут обсуждены в процессе консультаций на уровне Министерств.

Данная ситуация влечет за собой необходимость расширить период проведения оценки законодательства за рамки первоначально запланированного для ее окончания четвертого месяца, до шестого месяца. Никаких последствий для проекта с финансовой точки зрения данное изменение за собой не повлечет, поскольку анализ вопросов законодательства будет проходить одновременно с прочими видами деятельности.

Еще один вопрос состоит в отборе необходимых документов из законодательства различных стран, написанных на местных языках. Поскольку представителям команды экспертов проекта необходимо провести тщательный анализ относящихся к деятельности проекта законодательных актов, возникнет необходимость тщательного контроля средств, выделяемых на перевод.

Дополнительные сложности при этом возникают в связи с празднованием, связанным с наступлением нового тысячелетия, а также различными датами празднования Рождества / Нового Года в регионе, результатом чего является потеря, фактически, одного месяца. Команда экспертов проекта планирует возобновить визиты в регион, начиная с 17 января 2000 года.

Зачастую, организация центров по обучению связана еще и с местной политикой, что способно привести к возникновению проблем в ходе согласования того, что только один (пилотный) центр станет бенефициаром проекта. В то время, как предпочтительным кандидатом при этом выступает Ассоциация - гарант, данный подход влечет за собой следующие дополнительные проблемы:

- Не все ассоциации имеют в распоряжении необходимые возможности и опыт для проведения обучения
- Они могут представлять лишь незначительную часть рынка, особенно в отношении местных перевозок
- Многие являются неправительственными организациями, и при этом имеют место опасения относительно того, не приведет ли необходимость проходить обучение в законодательном порядке к созданию "частной" монополии
- В распоряжении некоторых Министерств Транспорта имеются собственные учебные организации с неиспользуемыми в настоящее время возможностями по проведению обучения.

В процессе выбора центра по обучению, важно получить поддержку со стороны как Министерства Транспорта, так и Ассоциации. Одним из компромиссов, способным смягчить сомнения относительно возможности возникновения монополий, является проведение программы по "обучению преподавателей" в других организациях, не связанных с выбранным центром по обучению. Это не должно повлиять на возможности центра, но в то же время позволит увеличить объем использования ресурсов, включив в программу другие учебные организации или организации, которым предстоит осуществлять регулирование и внедрение системы лицензирования деятельности транспортных операторов, такие как Инспекции Министерства или Транспортные Инспекции.

Общий список центров по обучению, оценку которых будет необходимо произвести в регионе ТРАСЕКА, приводится в Приложении 1.

Модуль В:

В странах ТРАСЕКА общепризнанна необходимость внедрения системы ADR, и некоторые страны уже начали процесс ее использования. Как ожидается, основная проблема будет заключаться в необходимости пересмотра национального законодательства, чтобы обеспечить соответствие международным нормам. В большинстве случаев, сейчас используются законодательные документы, подготовленные в советское время, которые, хотя и являются весьма детальными, не обеспечивают соответствия имеющимся требованиям. Можно ожидать определенной задержки в процессе выполнения данного положения, по причине задержек, присущих законодательному процессу. На данном этапе, не представляется возможным получить для изучения некоторые из рабочих вариантов законодательных актов.

С момента подготовки Технического Задания, имел место значительный процесс в сфере внедрения Соглашения по TIR, что детально описывается в Приложении 2. Тем не менее, в некоторых странах создание и аккредитация Ассоциации - гаранта все еще рассматривается в качестве наиболее серьезной проблемы. Также, существуют признаки того, что представители МДС сдержанно относятся к перспективе быстрого расширения сферы своей деятельности, по причине возникновения вероятных проблем с мошенничеством в странах Восточной Европы и в России, которые решаются только в настоящее время. Перевозки из большинства предлагаемых новых государств - участников будут связаны с возможностью транзитных перевозок через территорию Российской Федерации, что, таким образом, приведет к росту существующего риска. При этом, возникает необходимость поэтапной программы действий.

Система SafeTIR была внедрена в нескольких странах, но в настоящее время она эффективным образом действует только в Молдове и на Украине. Нескольким другим странам также было предоставлено программное и аппаратное обеспечение для ее реализации, но данные от них, как это отмечается в Приложении 2, еще не поступают. Таким образом, в рамках проекта придется обратить серьезное внимание на технические и политические аспекты существующей ситуации, действуя при этом совместно с МДС, а также обеспечить внедрение системы SafeTIR в новых государствах, по мере их присоединения к программе.

В Техническом Задании отмечается необходимость провести обучение представителей Таможенной Службы в сфере использования систем TIR и SafeTIR. МДС несет ответственность за совместное использование систем TIR и SafeTIR. Также представители данной организации отмечают, что обучение представителей Таможенной Службы входит в их сферу ответственности, поскольку необходимо обеспечить преимущество при использовании различных составляющих системы. Представители проекта будут оказывать содействие в ходе данного процесса, но в рамках проекта их обучение навыкам использования систем TIR или SafeTIR проводиться не будет, если не будет представлено непосредственных требований относительно проведения подобного обучения.

Аналогичная ситуация имеет место и в отношении аппаратного обеспечения, поскольку МДС нуждается в осуществлении конфигурации аппаратного обеспечения для системы SafeTIR. Эта операция производится в Женеве, после чего серверы отправляются для последующей установки в офисах Таможенных Служб и в ассоциациях - гарантах. Согласно правилам Тасис по приобретению оборудования, финансовое содействие данным организациям, которые представляют собой основу системы, оказано быть не может. В результате проведения встреч с МДС, Консультант выступает с предложением о том, что в рамках проекта следует предоставить только вспомогательное оборудование, а именно компьютеры и факсимильные аппараты для таможенных офисов в пунктах назначения, что решит проблему организационных мер по обеспечению безопасности с использованием системы паролей для МДС. Далее, этот вопрос обсуждается в разделе 3.4.

Модуль С:

Важной составляющей Модуля С будет являться закупка оборудования для таможенных офисов в точке разгрузки. Поскольку работы по проекту проходят во многих странах, Консультант предполагает, что будет очень трудно найти одну компанию, способную осуществить закупки компьютерного оборудования и обеспечить последующее техническое обслуживание на такой значительной с географической точки зрения площади. Данные вопросы обсуждались с уполномоченным по Задаче и с представителями Департамента Тасис по Контрактам на закупку.

Консультант также рекомендует организацию неформальных консультаций в каждой из стран, одновременно с проведением открытого международного тендера, что позволяет обеспечить основу для предлагаемой стратегии закупок, план которой излагается в Приложении 4. Чтобы как можно раньше начать процесс проведения неформальных консультаций, Консультант рекомендует, чтобы следующий цикл визитов, который планируется начать, приблизительно, 17 января 2000 был отправной точкой также и для данного процесса.

Консультанту и Клиенту будет необходимо организовать специальный фонд для финансирования возмещаемых затрат в процессе покупок.

Наиболее значительная из потенциальных проблем относится к стратегии производства закупок. Общая сумма включает 350 000 Евро на приобретение оборудования для центров по обучению и 425 000 Евро на оборудование для Таможенной Службы, и ее будет необходимо распределить между одиннадцатью странами; причём в зависимости от типа оборудования, закупки будут производиться различными поставщиками. Первоначальные запросы показывают, что со стороны потенциальных поставщиков существует определенное нежелание рассматривать возможность по принятию обязательств и осуществлению закупок в одиннадцать стран, что влечет за собой необходимость выполнения связанного с этим гарантийного обслуживания. Процедуры Тасис по проведению международных тендеров не приспособлены специально для проведения сложных тендеров подобного рода,

предполагающих реализацию программы закупок такого масштаба, включая необходимость участия представителей многих стран и приобретение многочисленных типов оборудования. Их использование будет представлять собой более дорогостоящий вариант, учитывая значительные затраты на доставку.

Общая ситуация:

Существует целый ряд других вопросов, которые также имеют непосредственное отношение к проекту.

Монголия:

Консультант получил дополнительную информацию относительно ограниченности уровня владения русским языком в Монголии. Это привело к возникновению ряда дополнительных вопросов, связанных с необходимостью устного и письменного перевода материалов на русский для последующего распространения.

- Специалисты, работающие в организациях и министерствах Монголии, являющихся партнерами в рамках проекта, не смогут в достаточной степени свободно использовать документацию, подготовку которой Консультант осуществляет на английском и на русском
- В отношении курсов по обучению, которые будут проводиться на английском и на русском, также возникнет проблема доступности - это относится как к курсам в Монголии, так и к курсу по обучению руководителей центров, который планируется провести в Великобритании.

Консультант предлагает три варианта решения этих проблем:

- Перевод материалов на монгольский язык
- Проведение обучения на монгольском
- Ограничение группы руководителей учебных центров отдельными специалистами, свободно владеющими английским или русским

Последствия использования первых двух вариантов для проекта будут заключаться в том, что возникнет необходимость значительного увеличения объема бюджета на устный и письменный перевод, чтобы компенсировать данные изменения в Техническом Задании. Следствия третьего варианта могут привести к весьма ограниченному успеху деятельности проекта в Монголии, что не представляется благоприятным результатом для государства - нового члена ТРАСЕКА.

Таджикистан:

В ходе начального периода проекта, консультант не посещал Таджикистан, вследствие письменной рекомендации официального уполномоченного по Задаче относительно нестабильной обстановки в государстве. Специалисты некоторых организаций Таджикистана приехали в Алматы, что, хотя и является приемлемой альтернативой, по мнению Консультанта, по следующим причинам не может обеспечить устойчивого компромиссного варианта на оставшуюся часть проекта:

- Представители некоторых организаций не смогли приехать в Алматы, и ожидается, что подобная ситуация будет возникать и в будущем

- Затраты проекта, хотя и являющиеся допустимыми в отдельном случае, вскоре окажутся неприемлемыми
- Консультант при этом лишается возможности изменять планы в ходе визита или использовать преимущества пребывания в стране, что позволяет ему наносить визиты, предупреждая об этом за короткое время

Консультант представил письменный запрос относительно пересмотра ограничения на посещения и включил в план предстоящих поездок визит в Таджикистан продолжительностью в одну неделю.

Руководящий Комитет:

После Начального этапа работ в ходе проведения данного проекта, Консультант не осуществлял организацию Руководящего Комитета, в соответствии с методологией, приводимой в предложении. Причины этого состояли в следующем:

- Логистические проблемы относительно места и сроков проведения встреч
- Число заинтересованных сторон, которые хотели бы войти в Комитет
- Большое число возможностей в распоряжении команды экспертов проекта по проведению встреч в странах, в случае их необходимости, а также по осуществлению координации действий с Европейской Комиссией и МДС.

Краткое изложение:

В приводимой на следующей странице таблице представлено краткое изложение всех обсуждаемых выше вопросов, а также действий, которые необходимо предпринять официальному уполномоченному по Задаче, представляющему Клиента.

2.3 Положение местных транспортных операторов

Ситуация, существующая в настоящее время в отношении законодательства и центров по обучению описывается в разделах 2.1 - 2.2. Изложение ситуации по Конвенции о TIR и по системе SafeTIR приводится в Приложении 2, а положение, имеющее место по Соглашению ADR анализируется в разделах 2.1 - 2.2.

2.4 Целевые группы

Целевые группы представлены следующими сторонами:

- Модуль А – Организации, участвующие в процессе грузовых автомобильных перевозок, поскольку в рамках программы они предоставляют центры по профессиональному обучению
- Модуль В – Компании, участвующие в грузовых автомобильных перевозках и Государственные Таможенные органы, посредством внедрения и выполнения положений международных конвенций.
- Модуль С – Государственные Таможенные Управления

Таблица 1: Краткое изложение вопросов раздела 2.2:

Вопрос	Предложения по возможным вариантам решения	Действия, которые необходимы со стороны официального уполномоченного по Задаче
Закупка	Подготовка документации на проведение международного тендера, а также по дополнительным вариантам закупок из местных источников.	К настоящему моменту не проводилось
Анализ вопросов законодательства	Перенос даты завершения отчета с четвертого на шестой месяц.	Необходимо утвердить к началу января 2000 года
Перевод местных законодательных актов	Тщательный контроль бюджета по переводам.	К настоящему моменту не проводилось
Празднование Рождества и встречи нового тысячелетия	Продолжение визитов в государства с 16/01/00	К настоящему моменту не проводилось
Программа по обучению преподавателей	Обеспечение возможности посещения курсов представителями других организаций	К настоящему моменту не проводилось
Реализация программ TIR и ADR, а также внедрение системы SafeTIR	Продолжение встреч и переговоров с МДС с целью поиска взаимных компромиссов, приемлемых как для Клиента, так и для МДС	К настоящему моменту не проводилось
Серверы SafeTIR	МДС должен предоставить серверы МДС и проект должны предоставить серверы Проект должен предоставить серверы, которые не обладают возможностями по передаче данных МДС	Выбрать предпочтительный вариант к январю 2000 года

Монголия	Перевод материалов на монгольский язык Обучение необходимо проводить на монгольском языке Ограничение числа руководителей центров по обучению специалистами, свободно владеющими английским или русским	Выбрать предпочтительный вариант к январю 2000 года
Таджикистан	Необходимо отменить ограничения на визиты в Таджикистан	Достигнуть соглашения к январю 2000 года
Руководящий Комитет	Руководящий Комитет не организован	Достигнуть соглашения к январю 2000 года

2.5 Обязательства

Эксперты проекта установили контакты с Министерствами Транспорта или, в некоторых случаях, с организациями, выполняющими аналогичную им функцию, для каждой из сторон, являющихся партнерами в ходе реализации составляющих проекта, связанных с законодательством. Также были налажены отношения со всеми ассоциациями автомобильного транспорта / ассоциациями - гарантами, в тех странах, где они имеются. В дополнение к этому, были согласованы кандидатуры контактных лиц для всех Таможенных Управлений.

Поскольку данный проект не относится к проектам, для которых имеется необходимость организации местных офисов, то в итоге, центры по обучению будут являться получателями технического содействия и, соответственно, выступать в качестве непосредственных контактов будут скорее данные центры, чем организации, связанные с таможенными службами. Консультант располагает постоянным административным персоналом в каждой из стран, входящих в проект; также в его распоряжении имеются местные эксперты, которые по мере необходимости смогут принимать участие в деятельности проекта.

Министерства Транспорта и Транспортные Ассоциации приняли обязательства по развитию центров обучения, с тем чтобы повысить профессиональный уровень и конкурентоспособность на международном рынке деятельности местных компаний в сфере автоперевозок, и, по этой причине, они оказывают поддержку проекту. Аналогичным образом, Государственные Таможенные Управления также положительным образом оценивают потенциальные преимущества от работы проекта и оказывают ему активное содействие.

3 ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА

3.1 Связи с другими проектами

Участники программы ТРАСЕКА осознают объемы роста спроса на перевозки с участием автомобильного транспорта в регионе, а также необходимость развития законодательных норм, способных обеспечить условия для надлежащего контроля данной деятельности в рамках ситуации, в целом недостаточно регулируемой. Деятельность ранее проводившихся проектов была сосредоточена на конкретных потребностях в области данного вида деятельности как на Кавказе, так и в Центральной Азии. В некоторых отношениях, данный проект продолжает работу предыдущих проектов, но при этом его деятельность сконцентрирована на вопросах обучения и законодательства.

В ходе Проекта по Структуре законодательных и нормативных актов в сфере Транспортных перевозок, который проводился в 1996-7 годах, предоставлялось техническое содействие и помощь по подготовке баз данных в области транспортного законодательства, а также осуществлялось создание законодательной и организационной структуры с целью надлежащего осуществления управленческой деятельности. Данный процесс включал:

- Создание нового, надлежащим образом согласованного варианта транспортного законодательства для автомобильного, железнодорожного и морского транспорта.
- Содействие правительству каждой из стран в процессе внедрения в жизнь данных законодательных актов
- Внедрение транспортного законодательства, совместимого с законодательством стран ЕС
- Содействие вступлению новых членов в международные организации транспортных перевозчиков
- Разработку и содействие в процессе внедрения в жизнь соглашений по транзитным перевозкам.

Всегда существовало понимание того, что положительный эффект от осуществления проектов наступает лишь через некоторое время, по причине того, что внесение изменений в законодательство требует определенного вводного периода. Данный процесс осложнялся из-за наличия экономических сложностей, которые испытывали многие страны, что привело к ситуации, при которой транспортное законодательство не являлось приоритетом. Тем не менее, в настоящее время, многие из стран, участвующих в проекте, присоединились к рекомендуемым международным Конвенциям, таким как Соглашение TIR, стали членами таких международных организаций, как МДС и FIATA, а некоторые из них использовали предоставленные образцы законодательных актов при разработке нового законодательства по автомобильному транспорту.

Были проведены два проекта по услугам в сфере перевозок с использованием автомобильного транспорта, работы по одному из которых были проведены на Кавказе, а по другому - в Центральной Азии. Цели проектов, состоявшихся в 1996-7 годах включали:

- Изучение объемов деятельности в сфере автомобильных перевозок и определение собственников в данной сфере
- Оценку структуры и возможностей сферы экономики, специализирующейся на снабжении
- Заключение контрактов о проведении пилотных проектов с предприятиями и компаниями, которые потенциально готовы начать деятельность в данном секторе рынка
- Сформулировать принципы по регулированию и контролю таких видов деятельности, как лицензирование и выдача сертификатов
- Проведение семинаров и поездок по обучению
- Установление деловых контактов в регионе.

Краткое изложение ситуации в отношении реализации положений по TIR и ADR во всех странах ТРАСЕКА, включая три (Молдова, Монголия и Украина), которые не принимали участия в предыдущих проектах в области законодательства в регионе ТРАСЕКА, приводится в следующей далее таблице:

Деятельность в сфере перевозок с использованием автомобильного транспорта в разных регионах имеет значительные отличия, что привело к различию в основных направлениях деятельности разных проектов. Основное направление работы проекта, который был проведен на Кавказе, состояло в установлении связей с производителями оборудования в Европе, с целью предоставить компаниям - транспортным перевозчикам доступ к современному оборудованию, в то время как в Центральной Азии основное направление деятельности состояло в развитии профессиональных навыков, то есть, в основном, в проведении обучения. В ходе этого проекта проводилось профессиональное обучение в форме курсов по перевозке опасных грузов, которые и в настоящее время проводятся местными преподавателями в Узбекистане.

Состоявшийся в 1996-7 годах проект по содействию грузоперевозкам был спланирован с тем, чтобы обеспечить плавный документооборот и упростить таможенные формальности посредством:

- Проведения критического анализа документации, используемой в настоящее время в процессе грузоперевозок
- Предложения упрощенных систем и оптимизации процесса совместной деятельности таможенных служб и экспедиторов
- Анализа процесса внедрения системы электронного обмена данными в систему деятельности в сфере обеспечения грузоперевозок
- Анализа основных точек начального контроля, а также общих проблем
- Предоставление содействия по обеспечению грузопотоков и оказание помощи ассоциациям экспедиторов

И в этом случае предполагалось, что общий срок реализации результатов деятельности проекта, в соответствии с его характером, будет более продолжительным, по причине необходимости внесения изменений в законодательство, в частности, это касается Таможенных Кодексов. Можно отметить определенный прогресс в процессе оптимизации документооборота таможенных служб, а также расширения сферы использования систем электронного обмена данными, включая ASYCUDA и SafeTIR.

Таблица 2. Краткое изложение ситуации по TIR и ADR в регионе ТРАСЕКА по состоянию на декабрь 1999 года:

Страна	Ассоциация-гарант	Выписка таможенных лицензий (карнет), начиная с	Сторона, производящая заключение контрактов, начиная с	Система международных гарантий, начиная с	Действия по ADR до настоящего времени
Армения	Ассоциация Международных Автомобильных перевозчиков Армении (AIRCA)	Пока не производится	июнь 94	Пока не действует	Не предпринималось
Азербайджан	Азербайджанская Ассоциация Международных Автомобильных перевозчиков (ABADA)	нояб. 97	авг. 97	нояб. 97	Не предпринималось
Грузия	Ассоциация Международных Автомобильных перевозчиков Грузии (GIRCA)	нояб. 95	сент. 94	нояб. 95	Не предпринималось
Казахстан	Союз Международных Автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (KAZATO)	март 96	январ. 96	март 96	Не предпринималось

Киргизстан	Ассоциация Междуна- родных Автомобиль- ных перевозчи- ков Киргизской республики (Kirgiz AIA)	Пока не производится	окт. 98	Пока не действует	Не предпри- нималось
Молдова	Молдавская Ассоциация Междуна- родного Автомо- бильного Транспорта (AITA)	март 94	нояб. 93	март 97	Не предпри- нималось
Монголия	Отсутствует	Пока не произво- дится	Пока не произво- дится	Пока не действует	Не предпри- нималось
Таджикистан	Таджикская Ассоциация Междуна- родных Автомобиль- ных перевозчиков (ABBAT)	Пока не производится	март 97	Пока не действует	Не предпри- нималось
Туркменистан	Туркменская Ассоциация Междуна- родных Автомо- бильных перевозчиков (THADA)	Пока не производится	март 97	Пока не действует	Не предпри- нималось
Украина	Ассоциация Междуна- родных Автопере- возчиков Украины (ASMAP)	апр. 95	сент. 91	апр. 95	Не предпри- нималось

Узбекистан	Ассоциация Международ- ных Автомобиль- ных Перевозчиков Узбекистана (AIRCUZ)	дек. 96	март 96	дек. 96	Не предпри- нималось
------------	---	---------	---------	---------	-------------------------

Можно отметить следующие конкретные аспекты, в отношении которых данный проект продолжает деятельность предыдущих:

- Вопросы законодательства по лицензированию деятельности транспортных операторов, которым уделялось внимание первоначально, в ходе проведения проектов по структуре законодательных и нормативных актов в сфере перевозок и по услугам в области перевозок с использованием автомобильного транспорта
- Законодательная структура в отношении перевозки опасных грузов автомобильным транспортом, по которой первоначально проводилась работа в ходе проекта по структуре законодательных и нормативных актов
- Обучение транспортных операторов в области перевозок с использованием автомобильного транспорта, данная деятельность первоначально проходила в ходе реализации проекта по услугам в области перевозок (Центральная Азия).
- Реализация международных конвенций, деятельность по которой первоначально проводилась в ходе проектов по услугам в сфере перевозок с использованием автомобильного транспорта и по структуре законодательных актов в сфере транспортных перевозок
- Расширение сферы использования электронных средств обмена данными в работе таможенной службы, деятельность по которой первоначально проводилась в ходе Проекта по организации услуг в сфере транспортных перевозок.

В дополнение к этому, произошло подписание нескольких международных соглашений, задача которых состояла в развитии возможностей в сфере перевозок с использованием автомобильного транспорта в регионе. Основные соглашения включали в себя:

- Многостороннее Соглашение, разработанное Европейской Комиссией
- Соглашение по Транзитным перевозкам ЕКО, разработанное UNCTAD
- Соглашение Союза Автомобильных перевозчиков по предложению Комитета по интеграции
- Политика согласования в сфере Транспорта и Коммуникаций, предложение о котором высказал Межгосударственный Совет
- Межгосударственное Соглашение в области транспорта, предложение о котором внес Исполнительный Секретариат СНГ
- Соглашение о Таможенном сотрудничестве
- Сарахское Соглашение по Транзитным перевозкам.

Многостороннее Соглашение по ТРАСЕКА было разработано Европейской Комиссией, и задача его состоит в содействии транспортным перевозкам и коммерческой деятельности посредством оптимизации нормативных документов. Создание совместной комиссии с целью реализации данного Соглашения и является предметом настоящего проекта. Были налажены связи между данным проектом и другими проектами Такис, проходящими в отдельных странах, в частности, с проектами в области законодательства и развития деятельности Министерств Транспорта.

3.2 Цели и задачи проекта

Модуль А:

Задача:

Содействовать странам ТРАСЕКА в процессе создания наиболее благоприятных условий для перевозок автомобильным транспортом в отношении приведения экономической деятельности в соответствие со стандартами ООН / стран Центральной и Восточной Европы и ЕС.

Эту задачу предполагается выполнить, обеспечив наличие в каждой стране соответствующим образом оборудованного центра по профессиональному обучению в области транспорта, располагающего штатом преподавателей для проведения в будущем в каждой из стран учебных курсов по следующим предметам:

- Сертификат международного образца, удостоверяющий профессиональную квалификацию (CPC) в области перевозок с использованием автомобильного транспорта
- Перевозка опасных грузов в рамках Соглашения ADR
- Таможенные процедуры, включая TIR и SafeTIR

Чтобы гарантировать устойчивость результатов работы центров по обучению, как проводящих полномасштабную деятельность, так и отдельные курсы, проекту необходимо обеспечить:

- Наличие опытных руководителей для Центра
- Наличие прошедших надлежащее обучение преподавателей, имеющих подтвержденный опыт в данной области, который проверяется при сдаче экзамена.
- Расписание курсов и учебные материалы, соответствующие международным стандартам
- Реалистичный бизнес-план, для создания основы для устойчивой деятельности центра по обучению
- Экзамены, соответствующие международным стандартам
- Возможность совместной деятельности в международном масштабе, включая, среди прочего, Академию МДС.

Хотя целью в рамках данного проекта является создание одного центра по профессиональному обучению в одиннадцати странах, это не означает, что выбранный учебный центр останется единственным. В рамках данного проекта, он рассматривается в качестве модели для работы других центров по обучению, обладающих необходимыми возможностями по проведению учебных программ для компаний, представляющих сферу транспортных перевозок с использованием автомобильного транспорта. Тем не менее, следует признать, что в странах с относительно небольшим сектором транспортных услуг или там, где имеется лишь несколько компаний - транспортных операторов единый учебный центр, обладающий возможностями по проведению выездных курсов по всей стране, может представлять собой оптимальное решение.

Общепринятым считается положение о том, что для обеспечения необходимости повышения профессионального уровня специалистов компаний, занимающихся автомобильными транспортными перевозками, может возникнуть потребность внесения изменений в законодательство данных стран в сфере лицензирования деятельности транспортных операторов по автомобильным перевозкам. В ходе проекта планируется вносить предложения и оказывать содействие при подготовке проектов рабочих и итоговых вариантов законодательных документов. При этом приоритеты в ходе деятельности будут направлены на внедрение стандартов профессиональной квалификации транспортных операторов совместно с соответствующими министерствами, ответственными за подготовку проектов данных законодательных документов.

Модуль В:

Задача:

Создание основных составляющих структуры с целью содействия подписанию Конвенции по TIR и Соглашения ADR новыми сторонами. Данную задачу планируется реализовать посредством:

- Проведения оценки существующей ситуации по присоединению к данным соглашениям новых сторон и по осуществлению необходимых мер по их выполнению в сфере законодательства
- Оценки возможности соответствующих транспортных ассоциаций и таможенных служб обеспечить выполнение процедур в рамках соглашения по TIR в странах, не являющихся его участниками, а также содействия в ходе его реализации
- Проведения обучения представителей таможенных служб и ассоциаций - гарантов в области процедур по SafeTIR.

Цели деятельности в рамках данного Модуля состоят в том, что все страны TRACECA должны к моменту окончания проекта в полном объеме обеспечить реализацию соглашений TIR, ADR и SafeTIR или находиться в процессе их реализации. Ситуации в различных странах отличаются друг от друга и, таким образом, объем результатов, полученных в ходе деятельности в различных странах также различен.

Модуль С:

Задача:

Обеспечение эффективной деятельности, а также дальнейшее внедрение системы TIR посредством предоставления оборудования для таможенных офисов в точках назначения.

Это позволит расширить возможности таможенных служб отдельных стран и ускорить сбор данных, поступающих из точек погрузки и разгрузки с грузовых автомобилей типа TIR посредством использования системы электронной передачи данных вместо сбора контрольных документов в бумажной форме, которая применяется в настоящее время. Данная информация затем может напрямую или через ассоциацию - гарант направляться в представительство МДС в Женеве, что позволяет оптимизировать контроль в рамках системы TIR, а также быстрее производить очистку грузов по таможенным закладным или определять имеющиеся нарушения в процедурах, чем это возможно, используя исключительно оформленные таможенные лицензии на проезд автомашины через границу (карнет).

Цель при этом состоит в увеличении объема обрабатываемой в стране информации посредством использования компьютеров или факсимильной техники в государствах, заключивших трехсторонние соглашения по реализации системы SafeTIR между таможенными службами, ассоциациями - гарантами и МДС.

3.3 Подход к деятельности в рамках проекта

Общий подход к деятельности в рамках проекта не претерпел значительных изменений, по сравнению с методологией, излагаемой в разделах В4 и В6 предложения.

В следующем далее разделе приводится описание общего подхода к деятельности, а также определяются любые изменения между предлагаемым подходом и подходом, описание которого приводится в техническом Задании или в Предложении.

Модуль А

Предлагаемый подход состоит в следующем:

- Начальный визит – представление проекта специалистам заинтересованных организаций, установление контактов, назначение местных специалистов, а также первоначальное определение положений транспортного законодательства в области лицензирования деятельности компаний - транспортных операторов, а также потенциальных местных центров по обучению
- Подготовка тендерной документации для проведения открытых международных тендеров на закупку оборудования для центров по обучению и оборудования для обучения в сфере деятельности по Соглашению ADR
- Проведение неформальных консультаций в каждой стране с целью сопоставления с результатами открытых международных тендеров, чтобы гарантировать обеспечение наилучшей возможной цены для Клиента

- Оценка законодательной базы - анализ видов транспортного законодательства, относящихся к лицензированию деятельности компаний - транспортных операторов, обсуждение данных вопросов со специалистами в области законодательства и подготовка рабочих вариантов проектов законодательных документов, включающих требования по сертификации транспортных операторов в качестве составляющей системы лицензирования деятельности транспортных операторов
- Оценка центра по обучению – анализ и выбор центра по обучению в каждой стране и определение имеющихся у него нужд в области закупок оборудования и возможностей по переоборудованию
- Обучение руководства учебного центра – выбор двух руководителей в каждом центре для последующего обучения в сфере руководства учебными центрами в Великобритании, включая необходимые вопросы по организационной структуре
- Выбор преподавателей – отбор в каждой стране 12 преподавателей, обладающих необходимыми навыками для обучения специалистов компаний - транспортных операторов в области процедур по CPC, ADR и в сфере таможенных процедур
- Разработка бизнес-планов – подготовка бизнес-планов в утвержденных форматах для обеспечения последующего устойчивого развития каждого из центров
- Оборудование центров – надзор за ходом процесса в целом и приобретение оборудования для каждого из центров, а также, при необходимости, переоборудование учебных помещений
- Проведение курсов по обучению – предоставление преподавателям в каждой стране учебных материалов по курсам, чтобы обеспечить возможность проведения в этих государствах курсов по обучению в сфере CPC, перевозки опасных грузов, а также в области таможенных процедур
- Контроль и оценка – обеспечение качества проведения курсов в соответствии международными стандартами.

Данный подход соответствует положениям Технического Задания и Предложения со следующими исключениями:

- В Техническом Задании предлагается возможность проведения "открывающего" семинара. Вследствие различия в интересах различных сторон, участвующих в проекте, было принято решение относительно проведения отдельных встреч с каждой из организаций. Преимущества данного подхода состоят в возможности установления более тесных связей и обеспечения большего взаимопонимания с данными сторонами, чем это было бы возможно обеспечить в условиях общей встречи. Некоторые из специалистов организаций - участников уже работали с экспертами в ходе предыдущих проектов.
- В части Технического Задания по процедуре закупок не оговаривается необходимость приобретения специализированного учебного оборудования для проведения курсов по ADR. В рамках стратегии закупок, описание которой включено в Приложение 4, обсуждается данная тема, а также потребность информирования получателей, начиная с начального этапа, относительно необходимости определения приоритетов по приобретаемому оборудованию.

Также, с самого начала проекта получателям необходимо осознать, что не все оборудование, включенное в первоначальный список, может быть представлено в итоговой поставке.

- На основании методологии, которая содержится в Предложении, можно сделать вывод относительно того, что планируемый подход к деятельности как предполагается, должен быть основан на реализации 5 отдельных миссий. По причине серьезных различий между ситуациями, которые сложились в различных странах, подход необходимо скорректировать, с тем чтобы он отражал существующее различие в потребностях. В настоящее время планируется, что деятельность будет включать ряд визитов, в основном, ограниченных временными рамками определенных миссий, при этом будет выполняться работа, планируемая по каждой из миссий. Преимущество данного подхода состоит в том, что задачи по каждой из них могут выполняться одновременно, а не последовательно, что позволяет получить результат для некоторых государств на ранней стадии работ, и затем использовать его в качестве образца в других государствах. Это приведет к более эффективному использованию специалистов, посредством пересмотра значимости отдельных составляющих проекта. Консультант отведет больший срок на работу в тех странах, которые еще не готовы к проведению обучения, и потребности каждого из государств будут оцениваться более исчерпывающим образом, что позволит Консультанту непосредственно приспособить работу, проводимую в рамках проекта, к имеющимся нуждам.
- Выпуск отчета по применению и координации структуры законодательства, в соответствии с Техническим Заданием, планируется на 4-й месяц (по плану). По причинам, описание которых приводится в разделах 2.2 и 3.6, намеченная дата отводит недостаточный период времени для проведения анализа, включающего 11 стран. Предлагается включить результаты данной работы в Первый Отчет о ходе работ, который планируется подготовить на 6-м месяце. Это не повлияет на график получения результатов проекта в сфере подготовки рабочего варианта законодательной документации, а также не приведет к задержке в ходе выполнения программы в целом.

Модуль В

Предлагаемый подход состоит в следующем:

- Координация состояния с реализацией соглашений по ADR/TIR – с целью установления ситуации с их подписанием, имеющей место в настоящее время.
- Оценка законодательной базы – определение существующей в настоящее время ситуации в отношении законодательства по TIR и в сфере перевозки опасных грузов автомобильным транспортом
- Содействие в расширении сферы использования TIR – помощь правительству, торговым ассоциациям и МДС в продвижении и внедрении системы TIR в странах, не подписавших соответствующее соглашение
- Содействие в расширении области использования системы SafeTIR – помощь таможенной службе в расширении области использования системы SafeTIR в странах, подписавших соответствующее соглашение
- Содействие в процессе реализации процедур по транспортировке опасных грузов (ADR)– помощь в разработке соответствующих законодательных

документов в отношении транспортировки опасных грузов автомобильным транспортом в соответствии с Соглашением по ADR.

Данный подход соответствует положениям Технического Задания и Предложению со следующими исключениями:

- Как и в случае с Модулем А, не проводилось "открывающего" семинара, включенного в Техническое Задание, но конкретные вопросы в отношении текущей ситуации и задач данного модуля обсуждались как с представителями таможенных служб, так и со специалистами коммерческих ассоциаций / ассоциаций - гарантов.
- Отчет по текущей ситуации с использованием системы TIR в качестве приложения включен в Начальный отчет, и не является отдельным отчетом
- Программа обучения для специалистов таможенных служб по TIR и SafeTIR рассматривается, как относящаяся к сфере ответственности МДС и представляющая собой часть общего процесса внедрения данных систем. В соответствии с Техническим Заданием, планируется выделить определенные средства на командировки специалистов МДС. Консультант предлагает, чтобы в рамках проекта проводилось только обучение представителей таможенных служб, в соответствии с предложениями МДС, или по запросу таможенных служб, также после соглашения с МДС. Данное предложение положительно воспринимается получателями в странах - участницах.

Модуль С

Предлагаемый подход состоит в следующем:

- Подготовка тендерной документации для проведения открытых международных тендеров на закупку компьютерного оборудования и на оказание услуг
- Проведение неформальных консультаций в каждой стране с целью сопоставления с результатами открытых международных тендеров, чтобы гарантировать обеспечение наилучшей возможной цены для Клиента
- Расстановка приоритетов по таможенным офисам в точках назначения – согласование программы по приобретению оборудования в отношении приоритетных направлений
- Закупка и установка оборудования – руководство и контроль процесса установки оборудования в различных точках назначения.

Данный подход соответствует положениям Технического Задания и Предложению со следующими исключениями:

- В рамках Технического Задания запланировано проведение единой программы по закупкам, в то время как предлагаемый подход состоит в организации поэтапной программы, за которой следует установка системы SafeTIR в центральном управлении таможенной службы и в представительстве ассоциации - гаранта. Предполагается, что это программа будет продолжаться в течение всего периода деятельности проекта. МДС поддерживает подобный подход. По результатам обсуждения с представителями Департамента Контрактов на

закупку Тасис, тем не менее, будет необходимо скорректировать график представления отчетности. Если непрерывная программа будет согласована, то предлагается включать отчеты по существующей ситуации в каждый из Отчетов о Ходе работ.

- В Техническом Задании указывается цена в \$12 000 за компьютер и более мощное оборудование для центрального офиса таможенной службы. Из этого можно заключить, что предполагается, скорее, приобретение серверов, чем персональных компьютеров обычного типа. С МДС было достигнуто соглашение о том, что данная организация обеспечит доставку серверов из своего центрального представительства в Женеве в центральные представительства таможенной службы и в ассоциации - гаранты, поскольку они несут ответственность за безопасность системы в целом. Деятельность проекта будет сосредоточена на предоставлении персональных компьютеров и факсимильного оборудования для их установки в офисах, расположенных в точках назначения
- Спецификация оборудования, приведенная в Техническом задании представляла собой предварительный вариант, и в настоящее время пересмотрена и согласована с МДС. Согласованный вариант спецификации приводится в Приложении 3.
- Часть проекта, посвященная проведению обучения, предполагала проведение курсов по навыкам использования программ CUTE и CUTEWISE, что входит в сферу ответственности МДС, как составляющая внедрения программы SafeTIR. На персональных компьютерах, расположенных в офисах в точках назначения может быть установлена программа CUTE, но данную процедуру можно выполнить посредством предоставления руководства для пользователей.

Отчеты:

Ряд Координационных бюро Тасис высказал мнение относительно того, что предлагаемое для распространения число отчетов является излишним. Каждое из Координационных бюро представило информацию в отношении своих требований, и копии отчетов будут распространяться в соответствии с этими данными. Многие Координационные бюро представили запрос относительно предоставления им электронной копии отчета, высылаемой по электронной почте, поскольку в их офисах недостаточно места для хранения большого объема документации.

Заключения:

Данные изменения в подходе к реализации проекта не представляют значительной важности, за исключением предлагаемых изменений в стратегии приобретения оборудования, и предназначены для максимального расширения результатов деятельности по целям и задачам проектов на основе данных, полученных во время Начального периода деятельности проекта.

3.4 Результаты проекта

Предполагается, что проект принесет следующие результаты:

- Проекты транспортного законодательства, включая критерии лицензирования деятельности транспортных операторов, что предполагает требования в сфере сертификации на основании международных стандартов профессиональной деятельности
- Центры по профессиональному обучению в области грузоперевозок с использованием автомобильного транспорта в каждой из стран, участвующих в программе ТРАСЕКА, которые должны обеспечивать проведение учебных курсов для транспортных операторов и водителей в соответствии с международными стандартами и наличие руководства и преподавателей, прошедших надлежащее обучение по CPC, ADR и TIR
- Наличие необходимых ресурсов в распоряжении у каждого из центров по обучению, включая материалы для проведения курсов, экзаменационные материалы и оборудование для обеспечения эффективности проведения курсов
- Увеличение степени участия стран ТРАСЕКА и реализации положений Конвенции TIR и положений Соглашения по ADR
- Расширение объемов деятельности по SafeTIR в странах, обеспечивающих соответствие положениям данной программ с целью сокращения сроков получения ответной информации, а также эффективность систем контроля посредством расширения рамок действия системы до основных таможенных офисов в точках назначения грузов.

Единственное изменение в отношении результатов касается Модуля С в той его части, где в Техническом Задании в качестве результата намечается создание действующих пилотных систем. МДС рассматривает это направление как относящееся к специализированной области его деятельности, предполагается, что это не должно входить в рамки работы Проекта. Это приведет к смещению основного акцента в деятельности проекта на работу офисов в точках назначения, как отмечается в названии данного модуля в Техническом Задании. Связанная с этим проблема относится к совместимости серверов, так как МДС требуется система, основанная на применении серверов с системой безопасности, включающей 9 ступеней защиты с использованием паролей.

Для проекта существует три варианта изменения направления деятельности:

- Вариант 1 - МДС полностью принимает на себя ответственность за данную деятельность
- Вариант 2 - Консультант и МДС завершают работы по данной составляющей системы в качестве совместно действующей команды
- Вариант 3 - Консультант завершает работы по данной составляющей системы, используя серверы, не обеспечивающие совместимость элементов общей схемы

Можно ожидать следующих последствия от реализации каждого из описанных вариантов:

- Вариант 1 - экономия бюджета проекта, которая может быть удержана Тасис или использована для приобретения большего количества оборудования для офисов назначения
- Вариант 2 - правила осуществления закупок Тасис не позволят принять компромиссный вариант, по которому поставки оборудования будут осуществляться для МДС, в Женеву, с последующим транзитом в страну назначения. В ходе периода, связанного с последующей транспортировкой, риск, скорее всего, ляжет на Консультанта, что представляется неприемлемым.
- Вариант 3 - Консультант приобретает серверы, которые могут осуществлять обмен данными исключительно с ассоциациями - гарантами, что будет необходимо для дальнейшей передачи информации МДС в Женеве через посредство серверов, совместимых с системой безопасности с использованием паролей. Ожидаемая проблема состоит в том, что таможенные органы вряд ли будут охотно использовать систему подобного рода.

Данный вопрос необходимо решить прежде, чем в феврале 2000 года будет объявлен международный тендер на закупку оборудования.

3.5 Планирование проекта

Описание общего хода планирования проекта было приведено в разделе 3.3, при описании Подхода к деятельности в рамках проекта, соответствующие сроки приводятся в Форме 1.4. В целом, ситуацию можно представить следующим образом:

Модуль А

▪ Начальные визиты	Завершены
▪ Оценка законодательной базы	январь 2000 - апрель 2000
▪ Подготовка тендерной документации	январь 2000
▪ Утверждение тендерной документации Клиентом	январь 2000
▪ Специальный фонд для закупок	январь 2000
▪ Процесс проведения неформальных консультаций в каждой стране	январь 2000 - февраль 2000
▪ Публикация документации по открытым международным тендерам	февраль 2000
▪ Оценка тендерных заявок	апрель 2000
▪ Рекомендации на заключение контрактов по тендеру	май 2000
▪ Оценка учебных заведений	февраль 2000 - май 2000
▪ Обучение руководителей в странах ЕС	июнь 2000
▪ Отбор преподавателей	май 2000 - июнь 2000
▪ Разработка бизнес-планов	май 2000 - ноябрь 2000
▪ Обеспечение оборудования для центров	апрель 2000 - январь 2001
▪ Проведение учебных курсов	июнь 2000 - январь 2001
▪ Руководство и оценка	январь 2000 - март 2001

Расширенные временные рамки для некоторых из данных задач отражают поэтапную программу по созданию центров обучения по всему региону. Первоначальные приоритеты будут состоять в мобилизации ресурсов тех стран, в которых уже имеются центры по обучению и которые раньше могут начать проведение курсов в рамках общей программы. Это может привести к возникновению дополнительных вопросов, относительно источников финансирования для выдачи заработной платы руководителям центров, данные моменты будут снова рассмотрены в Отчете о Ходу работ по проекту.

Модуль В

- | | |
|---|------------------------|
| ▪ Подтверждение статуса ADR/TIR | январь |
| ▪ Оценка законодательной базы | февраль - май |
| ▪ Содействие расширению рамок деятельности по TIR | март – январь |
| ▪ Содействие расширению рамок деятельности по SafeTIR | февраль – февраль 2001 |
| ▪ Содействие в процессе реализации ADR | май – январь 2001 |

Расширение временных рамок по некоторым заданиям отражает внутренний потенциал для задержек, которые можно ожидать по тем заданиям, которые связаны с необходимостью внесения изменений в законодательство отдельных стран. Тем не менее, последствия для проекта при этом положительные и, в частности, включают:

- Возможность упрощения логистики проекта
- Возможность поэтапной реализации стратегии закупок

Модуль С

- | | |
|---|-----------------------------|
| ▪ Подготовка тендерной документации | январь 2000 |
| ▪ Утверждение тендерной документации Клиентом | январь 2000 |
| ▪ Процесс проведения неформальных консультаций в каждой стране | январь 2000 - февраль 2000 |
| ▪ Публикация документации по открытым международным тендерам | февраль 2000 |
| ▪ Оценка тендерных заявок | апрель 2000 |
| ▪ Рекомендации на заключение контрактов по тендеру | май 2000 |
| ▪ Определение приоритетов среди таможенных офисов в точках назначения | январь 2000 - октябрь 2000 |
| ▪ Закупка и установка оборудования | февраль 2000 – февраль 2001 |

Расширенные сроки реализации некоторых задач отражают непрерывную программу реализации системы SafeTIR, поскольку ее воплощение в различных странах проводится без промежутков.

Цель начальных визитов, в основном, состояла в том, чтобы представить проект соответствующим организациям, установить контакты, назначить местных специалистов и первоначально определить положения транспортного законодательства в отношении лицензирования транспортных операторов и организации потенциальных центров по обучению. Тем не менее, были также предприняты и следующие меры:

Модуль А

- Представление документации по CPC, ADR и TIR Министерством Транспорта
- Сбор и перевод ряда законодательных документов
- Завершение подготовки анкет по законодательным вопросам во всех странах
- Предварительная оценка центров по обучению в Грузии, Казахстане, Молдове, Монголии, на Украине и в Узбекистане
- Консультант осуществляет подготовку базы данных по возможным местным компаниям - поставщикам в каждой стране

Модуль В

- Подтверждение статуса ADR/TIR – ни одна из стран ТРАСЕКА не подписала Соглашение по ADR. Украина единственная из этих стран, которая подала в октябре 1999 года заявку на присоединение к данному Соглашению, но полномасштабное выполнение его положений еще только планируется. В Молдове и на Украине на заключительном этапе подготовка рабочего варианта законодательных документов, а выполнение задачи по его вводу в действие намечено на начало 2000 года. Ситуация с TIR описывается в Приложении 2.

Модуль С

- Спецификация оборудования, согласованная с МДС, приводится в Приложении 3.
- Проблемы осуществления поставок в 11 стран ТРАСЕКА обсуждаются в разделе 3.4.
- Стратегия осуществления закупок излагается в Приложении 4.

В дополнение к этому, в рамках проекта было оказано содействие по созданию Ассоциации Экспедиторов в Армении в ходе вступительной встречи, а также посредством предоставления Устава Ассоциации, Проектов Меморандумов Ассоциации и Внутренних Уставов.

3.6 Проблемы, существующие риски и предположения

В ходе работы специалисты столкнулись со следующими проблемами и для их разрешения были предприняты следующие действия:

- Представители некоторых организаций, которые посетили специалисты проекта, были незнакомы с концепциями лицензирования транспортных операторов (CPC), транспортировки опасных химических грузов (ADR), а также системой международных транзитных перевозок (TIR), поэтому возникала необходимость предоставления документов с кратким обзором по каждому из вопросов.

Определенное время было уделено вопросам разъяснения используемой терминологии с целью определения и оптимального понимания всех вопросов. Состоялись дискуссии по необходимому в будущем походу к внесению изменений в законодательство.

- В ходе встреч с представителями МДС, Таможенных служб и ассоциаций - гарантов были получены противоречивые сведения. Встречи с представителями МДС в Женеве и Москве по анализу ситуации намечены на декабрь 1999 года с целью прояснения ряда вопросов и обеспечения постоянных скоординированных действий. Сроки внедрения TIR и SafeTIR в новых странах, в основном, будут диктоваться МДС, проект может при этом обеспечивать только поддержку и содействие
- Несмотря на своевременное предупреждение, было чрезвычайно трудно установить контакт и организовать встречи с представителями некоторых Центральных Управлений Таможенной службы, но данная проблема была решена при содействии Координационных бюро Тасис
- Планировалось проводить обучение руководителей Учебных Центров в странах ЕС на английском. Однако, навыки некоторых потенциальных кандидатов в сфере использования английского языка недостаточны для участия в программах по обучению без перевода. Консультант имеет возможность предоставить переводчиков для занятий в Великобритании, но в отдельных случаях в проведении данных курсов могут участвовать местные переводчики из регионов.

Риски и предположения в рамках Технического Задания сохраняют свое значение, хотя уровень имеющегося риска значительно отличается в различных странах. Риски, в отношении отсутствия сочетаемости оборудования, связанные с деятельностью по Модулю С, являются незначительными, поскольку оборудование планируется предоставить таможенным офисам в точках назначения. На практике, большинство офисов в точках назначения отправляют данные в Центральное Таможенное Управление в формате системы CUTE, подготовка которых осуществляется вручную, таким образом, теоретически для данной операции подходит любой современный персональный компьютер, совместно с модемом или факсимильным оборудованием.

3.7 Планирование на следующий период

Планы на следующий период – 3-6 месяцы / январь-март 2000 – в отношении задач по каждому Модулю состоят в следующем:

Модуль А

- Стратегия закупок
- Оценка законодательной базы
- Оценка центров по обучению

Группы экспертов посетят каждый из регионов в ходе дальнейшего периода, конкретные цели в ходе которого состоят в следующем:

- Окончание сбора и проведение технического анализа анкет
- Обсуждение вопросов законодательства в отношении потенциального внесения изменений в законодательство различных стран со специалистами из соответствующих Министерств с представлением проекта законодательных документов по критериям лицензирования транспортных операторов
 - Оценка центров по обучению и соглашение с Министерством Транспорта и торговыми ассоциациями с целью выбора центра по обучению, который должен стать бенефициаром проекта
 - Определение требований по учебному оборудованию
 - В случае необходимости, представление предложений по переоборудованию учебного кабинета(ов)
 - Перевод всех материалов по обучению.

Данная работа будет выполняться Руководителем Проекта совместно со специалистами по законодательству и обучению. В течение следующего периода, будут нанесены визиты во все страны с целью обеспечить дальнейшее активное участие в работе заинтересованных сторон в каждой из стран.

Модуль В

- Подтверждение статуса соглашения по ADR/TIR
- Оценка законодательной базы
- Содействие в расширении деятельности по реализации соглашения по TIR
- Содействие в расширении деятельности по использованию SafeTIR

Группы экспертов посетят каждый из регионов в ходе дальнейшего периода, конкретные цели которого состоят в следующем:

- Окончание сбора и проведение технического анализа анкет
- Обсуждение вопросов законодательства в отношении потенциального внесения изменений в законодательство различных стран с представителями соответствующих Министерств с обеспечением проекта законодательных документов по перевозке опасных грузов автомобильным транспортом
- Содействие в процессе продвижения Конвенции TIR с целью подписания начального контракта и содействия в процессе проведения переговоров в ходе реализации системы, обеспечивающей возможность выписки таможенных лицензий или эксплуатации системы SafeTIR
- Решение остающихся технических проблем в странах, где имеется действующая система SafeTIR.

Эта деятельность будет проводиться совместно с работами по Модулю А с участием специалиста Таможенной службы и специалиста по законодательству, обладающего опытом в области законодательства по ADR. Возможно, возникнет необходимость в определенной работе со стороны специалиста по информационным технологиям по некоторым выявленным проблемам в связи с использованием SafeTIR. Будут

проводиться встречи с представителями МДС с целью поддержания связи в ходе проведения совместной деятельности со специалистами данной организации. Ожидается, что визиты будут нанесены во все страны, включая Таджикистан, в зависимости от получения разрешения от уполномоченного по данной Задаче.

Модуль С:

- Стратегия закупок
- Определение приоритетов в отношении таможенных офисов в пунктах назначения
- Закупка и установка оборудования

Группы экспертов посетят каждый из регионов в ходе дальнейшего периода, конкретные цели при этом будут состоять в следующем:

- Согласование процедуры по закупкам
- Закупка и установка оборудования, в соответствии с соглашением по структуре закупок.

Эти виды работ будут выполняться Руководителем проекта и специалистом по таможенным вопросам.

В дополнение к этому, будет проведен семинар с целью поддержания связи, в котором примут участие Руководитель Задачи в Брюсселе, Координационные бюро ТРАСЕКА, Координационные бюро Тасис, мониторы и представители МДС.

ФОРМА 1.4. : ОБЩИЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ

Название проекта : ТРАСЕКА: Содействие международным транзитным автомобильным перевозкам										Номер проекта : TNREG 9802										Страны: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Монголия, Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан										Стр. : 1 из 2	
Период планирования : октябрь 1999 г. – март 2001 г.										Дата заполнения : декабрь 1999 г.										Консультант ЕС : Скотт Вилсон											
Цели проекта : Содействие одиннадцати странам региона в создании наиболее благоприятных условий для автомобильных перевозок на основе экономической деятельности, соответствующей существующим стандартам ООН/ЕЭК и ЕС.																															
No	ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ			ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ																		РЕСУРСЫ									
	Календарные месяцы Месяцы проекта Модуль А	1999			2000												2001			ПЕРСОНАЛ		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ПРОЧЕЕ								
		10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	1	2	3	Консультант ЕС	Местный персонал							
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18												
1																															
1.1	Начальные визиты	xx	xx	x																			120	130							
1.2	План закупок				xx	xx	xx																50	130							
1.3	Оценка законодательной базы					x	xx	xx	x														70	130							
1.4	Оценка учебных заведений						xx	xx	x	x													90	130							
1.5	Обучение менеджеров в странах ЕС										x												25	15							
1.6	Отбор преподавателей								x		x												20	130							
1.7	Разработка бизнес-планов									x	xx	x		xx		x							90	130							
1.8	Оснащение центров							x	x	x	xx		xx	xx	x		x						150	130							
1.9	Проведение учебных курсов							x				xx	xx	xx		x							500	130							
1.10	Мониторинг и оценка				x				x		x						x			x			90	35							
															ИТОГО					1205	1090										

ФОРМА 1.4. : ОБЩИЙ ПЛАН ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Название проекта : ТРАСЕКА: Содействие международным транзитным автомобильным перевозкам				Номер проекта : TNREG 9802				Страны : Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Монголия, Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан												Стр. : 2 из 2				
Период планирования : октябрь 1999 г. – март 2001 г.				Дата заполнения : декабрь 1999 г.				Консультант ЕС : Скотт Вилсон																
Цели проекта : Содействие одиннадцати странам региона в создании наиболее благоприятных условий для автомобильных перевозок на основе экономической деятельности, соответствующей существующим стандартам ООН/ЕЭК и ЕС.																								
No	ОСНОВНЫЕ ДЕЙСТВИЯ			ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ															РЕСУРСЫ					
2	Календарные месяцы Месяцы проекта Модуль В	1999			2000												2001			ПЕРСОНАЛ		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ПРОЧЕЕ	
		10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	Консультант ЕС	Местный персонал			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18					
2.1	Утверждение статуса ADR/TIR	x	x			x														10	30			
2.2	Оценка законодательной базы					x	x	x												20	130			
2.3	Содействие в распространении действия Конвенции по TIR						x		x			x		x			x		50	130				
2.4	Содействие в распространении системы SafeTIR					x	x			x	x			x	x			x	100	130				
2.5	Содействие в обеспечении выполнения Соглашения по ADR							x	x			x	x						60	130				
3	Модуль С																							
3.1	План закупок			xx	xx	xx	xx												21	50				
3.2	Установка приоритетов по таможенным офисам в пунктах назначения				x				x						x				10	130				
3.3	Закупка и установка оборудования					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	50	230				
	Отчеты			x		x					x						x	x	10	210				
	Координация проекта	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	279	0				
ИТОГО																		610	1170					

ФОРМА 1.5 : ОБЩИЙ ПЛАН ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ПРОЕКТА

Название проекта : ТРАСЕКА: Содействие международным транзитным автомобильным перевозкам	Номер проекта : TNREG 9802	Страны : Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Монголия, Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан	Стр. : 1 из 1
Период планирования : октябрь 1999 г. – март 2001 г.	Дата заполнения : декабрь 1999 г.	Консультант ЕС : Скотт Вилсон	
Результаты	Согласованные показатели выполнения работ	Сдерживающие факторы и предположения	
Оценка существующей законодательной базы	Отчет по оценке законодательной базы	Доступ к юридическим документам, содержащим информацию о лицензировании участников автомобильных перевозок	
Организация учебных центров для участников автомобильных перевозок	Действующие учебные центры	Нехватка существующих центров по обучению	
Предоставление бизнес-планов для центров по обучению	Бизнес-план для каждого центра	Ограниченное количество опорных данных	
Наличие квалифицированных администраторов учебных курсов	Завершение учебного курса в ЕС	Поиск подходящего персонала	
Наличие квалифицированных преподавателей учебных курсов	Завершение учебных курсов в регионе	Определение подходящих кандидатур преподавателей	
Обеспечение центров учебными материалами	Наличие оборудования в каждом центре по обучению	Организация специализированной учебной единицы для обслуживания оборудования	
Проведение учебных курсов по CPC (Сертификат профессиональной квалификации) и ADR	Курсы завершены, прошли контроль и утверждение	Возможность долгосрочного контроля качества	
Обеспечение выполнения Конвенции по TIR в регионе	Подписание и выполнение всеми странами Конвенции по TIR	Проблемы при создании ассоциаций – гарантов	
Обеспечение выполнения Соглашения по ADR в регионе	Подписание и выполнение всеми странами Соглашения по ADR	Готовность Правительства к подписанию и выполнению соглашений	
Установка системы SAFETIR	Использование всеми странами, подписавшими Конвенцию по TIR, системы SAFETIR	Использование системы SAFETIR в качестве внутренней системы контроля	
Оснащение таможенных служб оборудованием, связанным с системой SAFETIR	Внутренняя сеть, расширенная благодаря телекоммуникационному оборудованию	Наличие источника энергии во всех таможенных офисах в пунктах назначения	

ФОРМА 1.6. ПЛАН ДЕЙСТВИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД (РАБОЧАЯ ПРОГРАММА)

Название проекта : ТРАСЕКА: Содействие международным автомобильным транзитным перевозкам						Номер проекта : TNREG 9802						Страны : Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Монголия, Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан						Стр. : 1 из 1	
Период планирования : октябрь 1999 г. – март 2001 г.						Дата заполнения : декабрь 1999 г.						Консультант ЕС : Скотт Вилсон							
Цели проекта : Содействие одиннадцати странам региона в создании наиболее благоприятных условий для автомобильных перевозок на основе экономической деятельности, соответствующей существующим стандартам ООН/ЕЭК и ЕС.																			
		ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ												РЕСУРСЫ					
		2000												ПЕРСОНАЛ чел/часы		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ		ПРОЧЕЕ	
		Январь				Февраль				Март									
No	МЕРОПРИЯТИЯ <i>Месяц проекта</i>	4				5				6				Консультант ЕС		Местный персонал			
1	Модуль А	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	50	40				
1.2	План закупок			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	50	100				
1.3	Оценка законодательной базы					x	x	x	x	x	x	x	x	50	100				
1.4	Оценка учебных заведений																		
1.5	Обучение менеджеров в странах ЕС																		
1.6	Отбор преподавателей																		
1.7	Разработка бизнес-планов																		
1.8	Оснащение центров																		
1.9	Проведение учебных курсов																		
1.10	Мониторинг и оценка																		
2	Модуль В			x										5	10				
2.1	Утверждение статуса ADR/TIR													15	100				
2.2	Оценка законодательной базы								x	x	x								
2.3	Содействие в распространении действия Конвенции по TIR									x	x			10	35				
2.4	Содействие в распространении системы SafeTIR								x			x	x	20	50				
2.5	Содействие в обеспечении выполнения Соглашения по ADR																		
3	Модуль С	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	21	40				
3.1	План закупок																		
3.2	Установка приоритетов для таможенных офисов в пунктах назначения				x									5					
3.3	Закупка и установка оборудования								x				x	10	50				
	Координация проекта	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	50					
ИТОГО														286	525				

ПРИЛОЖЕНИЕ

1

СПИСОК ЦЕНТРОВ ОБУЧЕНИЯ, ОЦЕНКУ КОТОРЫХ ПЛАНИРУЕТСЯ ПРОВЕСТИ

СТРАНА	УЧЕБНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
Армения	Факультет Инженеров Автомобильного транспорта Технического Университета
	Факультет Транспорта Ереванского Университета
Азербайджан	Азеравтонаглият
	Центр Технической подготовки инженеров
	Технический Университет
Грузия	Центр Транспортного Консалтинга и Учебный центр (ТК и УЦ)
	Факультет Транспорта Технического Университета
	Государственная Таможенная Академия
Казахстан	KAZATO
	Научно-исследовательский Институт Автомобильного Транспорта (АО НИИАТ)
	Министерство Транспорта
Киргизстан	Киргизский Технический Университет (КТУ)
	Ассоциация Международных автомобильных перевозчиков Кыргызской республики (АИА Кыргызстана)
	Автомобильный Колледж
Молдова	Центр подготовки операторов международного автомобильного транспорта
	Технический Университет Молдовы
Монголия	Технический Университет Монголии
	Министерство развития инфраструктуры
Таджикистан	АББАТ
Туркменистан	Учебный центр Министерства Автомобильного Транспорта
Украина	Учебный центр АСМАП
	Учебный центр Укринтеравтосервиса
	Государственный Научно-исследовательский институт дорожного транспорта Украины
Узбекистан	Ассоциация Международных Автомобильных перевозчиков Узбекистана (AIRCUZ)
	TADI

ПРИЛОЖЕНИЕ

2

ОТЧЕТ ПО СИТУАЦИИ С КОНВЕНЦИЕЙ TIR/SAFETIR

Ниже представлен краткий отчет, характеризующий текущую ситуацию в странах ТРАСЕКА в отношении реализации Соглашений по TIR и SafeTIR. Информация получена в ходе встреч с Министерствами Транспорта, Государственными таможенными службами и Торгово-промышленными ассоциациями каждой из стран, а также из Международного Дорожно-транспортного Союза (МДС) в Женеве. Информация, полученная из различных источников, не всегда полностью совпадает; она отражает общую ситуацию и обрисовывает начальную программу действий, которую необходимо предпринять в рамках Модулей В и С в отношении TIR. В будущем необходимо будет проведение дальнейших консультаций с представителями МДС и ASYCUDA с целью точного определения того, какие действия будут необходимы с их стороны.

Армения

Армения стала участницей Конвенции TIR в 1994 году. В качестве национальной ассоциации - гаранта для оформления таможенных лицензий (карнетов) была учреждена Ассоциация Международных Автомобильных перевозчиков Армении (AIRCA), но ее организационную структуру, расположение офиса и источники финансирования еще предстоит окончательно определить. В настоящее время, она остается составной частью Министерства Транспорта.

В мае 1999 года три специалиста Таможенной Службы посетили представительство МДС в Женеве, где им были предоставлены Консультации в отношении схемы действия системы TIR.

На транспортных средствах международных автомобильных перевозчиков Армении не используют номерные знаки данного государства. Причиной этого являются задержки в ходе перевозок на территории Грузии, а также запрет на въезд автомобилей из Армении в Азербайджан (который представляет собой выгодный рынок). Было отмечено, что несколько грузовых автомобилей российского производства эксплуатируются из Грузии, а также осуществляют работу из местных представительств армянских компаний.

В настоящее время таможня разгружает приблизительно 1 200 входящих партий груза на условиях TIR, 80-90% из которых проходят через таможенный пункт "Арапат" в Ереване. После таможенной очистки, карнет возвращается водителю, и Международному Дорожно-транспортному Союзу сообщается о завершении процедуры с помощью обычной системы, основанной на бумажных документах.

Таможенная Служба разрешает транспортным средствам TIR прохождение таможенной очистки только на четырех пунктах: в Ереване, Гюмри, Ванадзоре и Сисиане. Это, в свое время, позволит упростить внедрение системы SafeTIR на начальных этапах. Существует 11 таможенных офисов в пунктах назначения, поэтому не возникнет необходимости создания сложной сети. Однако, одну из основных проблем будет представлять слабая сеть связи. Было сделано предложение о выделении кредита Всемирного банка для создания спутниковой системы связи для таможенной службы,

но это предложение было отвергнуто. Рассматривается возможность использования альтернативной системы, основанной на применении наземных линий. В настоящее время данные передаются на магнитной ленте, перевозимой автомобилями раз в две недели, согласно установленному графику.

Таможня Армении внедрила компьютеризованную систему таможенной очистки ASYCUDA, и поэтому введение системы SafeTIR не должно вызвать каких-либо серьезных технических проблем.

План действий

Первоначальной задачей является содействие учреждению Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Армении AIRCA как Ассоциации-гаранта, выдающей таможенные лицензии (карнеты). Это впоследствии должно позволить Армении ввести в действие Конвенцию TIR. Только после этого следует перейти к вопросам, относящимся к системе SafeTIR.

В это время, будет заключен контракт с ASYCUDA с целью выяснить, будет ли возможен комплексный поход подобного рода в будущем.

Азербайджан

Азербайджан является участником Конвенции TIR с августа 1997 года и выдает таможенные лицензии (карнеты) с ноября 1997 года. В апреле 1998 года было подписано новое соглашение между Таможней, Ассоциацией ABADA и МДС о введении системы SafeTIR, но система не работает из-за технических сложностей.

Азербайджанская Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (ABADA) получила сервер от МДС в 1998 году. Однако, у них возникли проблемы со связью с МДС, после неудачного пробного запуска в марте 1998 года. Некоторые трудности связаны с проблемами программного обеспечения, некоторые - со значительными перепадами напряжения, которые, по всей видимости, вызвали сбои в работе компьютера.

У Таможенной Службы также имеется сервер, который не использовался с момента поставки в июне 1999 года. Хотя Руководитель Таможенной Службы прошел обучение в Женеве, Таможенная Служба утверждает, что именно Ассоциация ABADA контролирует сервер и имеет доступ, защищенный паролем. Может оказаться также, что существует проблема с программным обеспечением CUTE. Таможенная Служба планирует осуществлять передачу данных в Ассоциацию ABADA для последующей передачи всего объема информации в Женеву, не передавая данные напрямую с использованием программного обеспечения CUTE.

Таможенная Служба имеет в распоряжении 10 аппаратов факсимильной связи (предоставлены при содействии МДС) на основных пунктах разгрузки (из 14 - общего числа пунктов - 12 являются пунктами разгрузки) и получает ежедневные отчеты о таможенной очистке партий грузов, перевозимых на условиях Конвенции TIR. Эти отчеты регистрируются по срокам поступления, но никаких действий с ними или с информацией, которую они содержат, не предпринимается.

Основными пунктами разгрузки являются:

Баку	60-70%
Сумгаит	15%
Евлах	10%
Гянджинский	5%
Товузский	5%

Дополнительными пунктами разгрузки для некоторого количества единиц транспорта являются Али-Байрамлы и Болоканский. На них проходят таможенную очистку от 2000 до 3 000 транспортных средств TIR ежегодно. В соответствии с рекомендациями МДС, для среднего количества до 30 единиц в месяц легче применять передачу данных по факсу.

План действий

Первоначальной задачей являются действия по разрешению существующих проблем с передачей данных. Возможно, их можно будет решить с помощью регулятора напряжения и устройств UPS, но все же необходимо дальнейшее техническое содействие со стороны МДС. После стабилизации в процессе работы системы, может оказаться, что вклад со стороны таможенных офисов в пунктах назначения можно увеличить посредством предоставления дополнительного оборудования.

Грузия

С сентября 1994 года, Грузия является участницей Конвенции TIR, а с ноября 1995 года выдает таможенные лицензии (карнеты). В 1998 году были начаты переговоры по возможному введению системы SafeTIR, но она еще не действует в полной мере.

Ассоциация Международных Автомобильных перевозчиков Грузии (GIRCA) в 1996 году установила компьютер, предоставленный МДС. В декабре 1998 года оператор прошел в Женеве обучение по его использованию.

С 1996 года было выдано 2000 карнетов с регистрацией в Женеве, при среднем месячном количестве 40 - 60 в месяц. При разгрузке партии груза за границей, водитель возвращает карнет TIR в Ассоциацию GIRCA, которая затем извещает Женеву через компьютерную систему связи. С 1 октября 1999 года, передача данных из Ассоциации GIRCA в МДС происходит ежедневно. Ведется учет только национальных карнетов, по причине отсутствия данных из Таможенной службы в отношении прочих карнетов.

Представляется, что Таможенная служба не согласилась на введение в действие TIR, но она и не препятствует данному процессу. Таможня не располагает компьютером для эксплуатации системы SafeTIR.

Представляется, что Таможня не выделяет из общего потока входящие грузы TIR, в том смысле, что она относится одинаково ко всем грузам, происходит ли оформление собственного транзитного сертификата или сертификата доставки до места назначения на границе. Таможенная очистка производится в таможенном офисе, расположенном в пункте назначения. Представители Таможенной службы утверждают, что они не

вскрывают пломбы TIR, но грузовики сопровождают до места назначения за плату в размере 10 долларов США за грузовик. Теоретически, автотранспортные средства TIR освобождаются от платы, но отказ от оплаты может в результате привести к задержкам (например, 5 дней на путь из Германии в Грузию, и еще 4 дня на путь из Грузии в Армению).

Входящий грузопоток на турецких автотранспортных средствах равен примерно 30 000 грузовиков в год, из которых 15 000 - грузовики TIR. Входящий грузопоток на автотранспортных средствах из Болгарии равен примерно 500 грузовикам в год, из которых 450 - грузовики TIR.

О наличии проблем с установкой компьютерных систем на таможнях наглядно указывает задержка внедрения системы ASYCUDA, еще более усложняемая высокой текучестью кадров. Вероятность возникновения сходных проблем существует и в отношении системы SafeTIR, несмотря на относительную легкость ее эксплуатации.

План действий

Первоначальный план состоит в проведении совместного с Таможней анализа способа передачи данных в Ассоциацию, и в последующем возобновлении переговоров по SafeTIR. Не существует намерений по приобретению какого-либо оборудования до тех пор, пока не будет прояснена позиция Центрального Управления таможенной Службы. необходимо отметить, что если бы Таможня дала согласие на передачу детальных сведений об автомобилях TIR GIRCA, то в этом случае не существовало бы необходимости установки компьютера (сервера) в Таможне и обеспечения его защиты с использованием пароля со стороны МДС.

Казахстан

Казахстан является участником Конвенции TIR с января 1996 года и выдает таможенные лицензии (карнеты) с марта 1996 года. К сожалению, вследствие неорганизованности ассоциации - гаранта – Союза Международных автомобильных перевозчиков республики Казахстан – (KAZATO) – их действие было приостановлено МДС. К настоящему моменту данные трудности были разрешены, сменилось руководство Союза, и выдача карнетов возобновлена. В декабре 1998 года было подписано новое соглашение между Таможней, KAZATO и МДС о внедрении системы SafeTIR.

KAZATO поддерживает непосредственную связь с МДС в Женеве, работая с программами CUTE и CUTEWISE на сервере, предоставленном МДС.

Центральное Управление Таможенной Службы в настоящий момент располагается в Астане, а не в Алматы. Это может вызвать некоторые проблемы, так как Алматы является центром коммерческой активности, на который приходится большая часть перевозок TIR, тогда как Астана является административной столицей. Таможне еще не был предоставлен сервер, но было решено, что сервер будет поставлен в ноябре 1999 года.

Концепция размещения компьютеров в основных офисах, расположенных в пунктах разгрузки, принята, и Таможенная служба в кратчайшие сроки предоставит окончательный список таможенных офисов в пунктах разгрузки. Вероятнее всего, он окажется таким же, что и в Техническом Задании, но будет включать еще 4 пропускных пункта на границе с Китаем, где производится разгрузка 70% грузов с автомобилями TIR, поскольку существует ограничение на транзит автотранспортных средств в пределах трехмильной зоны по обе стороны границы. Таможенные служащие в настоящее время используют факсимильную связь на основных пограничных транзитных пунктах для связи с Центральной Администрацией службы в Астане.

План действий

Первоначальный план действий состоит в наблюдении за процессом установки системы SafeTIR в Таможенной службе и обеспечении ее введения с проведением пробной передачи данных. Покупка дополнительного оборудования будет происходить только после того, как система начнет работу, и будет обеспечена качественная передача данных. Это должно произойти в начале 2000 года.

Кыргызстан

Ситуация с Конвенцией TIR в Кыргызстане выглядит несколько сложно. К сожалению, в ходе начального визита не удалось встретиться с основным представителем Правительства по этому вопросу с целью прояснения ситуации. Можно предположить, что, являясь участником Конвенции, Кыргызстан, в то же время, не ввел Конвенцию в действие. "Кыргызинтранс" - Ассоциация Международных Автомобильных перевозчиков Киргизской республики (AIA Кыргызстана) подтвердил, что введение системы по TIR происходит медленно; Ассоциация поддерживала связь с МДС, но некоторые вопросы остались неразрешенными. Похоже, что Таможенные службы также недостаточно осведомлены относительно предъявляемых к ним требований.

Генеральный Секретарь подписал Соглашение об обязательствах по TIR в июле 1999 года, а "Правила" были подписаны в январе 1999 года. Вопросы о страховании все еще находятся в процессе решения. Необходимо отметить, что киргизские перевозчики пользуются карнетами, выданными по соглашению с ASMAP в Москве. В результате, они обладают опытом по работе с TIR, и задержки, связанные с внедрением программы, не повлияли на перевозки коммерческих грузов.

Таможенная служба хотела бы получить компьютерную систему для работы на 8 основных таможенных пунктах, а предпочтительно, - на всех 15. Первоначальные выводы говорят о том, что более крупные пункты следует оснастить компьютерами, а небольшие - факсимильными аппаратами, так как работа небольших таможенных пунктов не оправдывает использование компьютеров. Очень важно пояснить, что система SafeTIR является системой не внутреннего контроля, а, в основном, внешнего, хотя в других странах были установлены дополнительные программные пакеты для внутренних систем.

План действий

Первоначальной задачей является оказание содействия заключительным мероприятиям с целью завершения процесса внедрения Конвенции, чтобы карнеты могли выдаваться непосредственно АІА Кыргызстана. Затем следует начать переговоры по внедрению системы SafeTIR, возможно, пилотный проект по установке в таможенном офисе будет проходить в таможне, расположенной в Бишкеке.

Молдова

Молдова является участницей Конвенции TIR с ноября 1993 года и производит выдачу карнетов с 1994 года. В апреле 1999 года было подписано новое соглашение между Департаментом таможенного контроля, Ассоциацией АІТА и МДС относительно внедрения системы SafeTIR. Также было утверждено приложение, содержащее подробное описание национальной интегрированной информационной сети.

Компьютеры были установлены в Ассоциации - гаранте – АІТА - и в Центральном Таможенном управлении, располагающем системой CUTE. Таможня распределила компьютеры по 9 региональным офисам и 8 другим пунктам назначения, тем самым, система была полностью внедрена на национальном уровне. Существующие объемы передачи данных, приблизительно информации о 10 000 карнетах в год, среднее время передачи данных составляет всего 11 дней.

Центральная Таможенная Служба передает информацию в АІТА для последующей передачи в МДС в формате CUTE, но сама CUTE не использует, поэтому в Ассоциации АІТА приходится перед отсылкой данных в Женеву конвертировать их в указанный формат. Таможня, совместно с АІТА, использует систему внутренней сертификации для осуществления транзита между границей и таможенным офисом в пункте назначения, которая дублирует систему TIR, но считается важным средством контроля внутри страны. В результате, количество данных, передаваемых между таможенными пунктами назначения, Таможней и АІТА, значительно увеличивается. Ассоциация АІТА перешла на работу с сервером в 512 Мб, тогда как Таможня все еще работает на первоначальном сервере в 64 Мб, что в настоящий момент считается недостаточным из-за увеличения объема данных. Поскольку контроль системы SafeTIR осуществляется МДС, АІТА не может переконфигурировать свой новый сервер собственными силами, поэтому они вынуждены загружать данные из своего сервера в старый сервер для последующей передачи в Женеву. Возможно, МДС выразит желание сохранить подобную ситуацию.

План действий

Следующей задачей является изучение совместно с МДС возможных вариантов изменения конфигурации сервера АІТА и предоставление более мощного сервера Центральному Управлению Таможенной Службы.

Монголия

Монголия не является страной-участницей Конвенции TIR. В 1998 году Министр иностранных дел заявил о намерении присоединиться к Конвенции в рамках членства во Всемирной Таможенной Организации. Пока переговоры с МДС не начались.

В результате состоявшихся встреч предполагается, что Правительство согласится подписать Конвенцию, но, как ожидается, основной проблемой будет отсутствие Ассоциации - гаранта. На данном этапе доля международных перевозок ограничена – 15000 транзитных перевозок в год – и число участвующих в них крупных транспортных компаний незначительно.

Таможенная служба имеет национальную систему для международных перевозок, подобную системе TIR, следовательно, практическое внедрение системы TIR не должно представлять проблем. Также действует система ASYCUDA, используется ее модуль для контроля транзитных перевозок, поэтому ввод в эксплуатацию на более позднем этапе системы SafeTIR тоже не должен вызвать затруднений.

План действий

Следующей задачей проекта будет содействие в основании Транспортной Ассоциации, которая позднее может быть преобразована в Ассоциацию - гарант. Учитывая неразвитое состояние промышленности, это будет нелегко и потребует активной поддержки Министерства транспорта и МДС. Было дано согласие предоставить в рамках проекта материалы для содействия в ходе создания Транспортной Ассоциации. Кроме того, считается необходимым способствовать прямым переговорам между Правительством и МДС.

Таджикистан

Таджикистан является страной-участницей Конвенции TIR с марта 1997 года, но она не была реализована на практике. Таджикская Ассоциация Международных Автомобильных перевозчиков (АВВАТ) стала членом МДС в 1996 году.

В связи с имеющими место в настоящее время сложностями в ходе осуществления визитов для сотрудников Консультанта, работающих над проектами Тасис, представители соответствующих организаций приехали в Алматы, таким образом, непосредственная встреча со всеми сторонами была невозможна. Было указано, что к концу ноября 1999 года Таможенная служба и АВВАТ должны подписать соглашение по SafeTIR. Однако, Таджикистан не является стороной, реализующей данную программу, а любое решение по внедрению системы SafeTIR исходит от МДС.

МДС и АВВАТ ведут большую переписку, для того чтобы выяснить, какие шаги необходимо предпринять Ассоциации для получения права выдачи таможенных лицензий на проезд автомашин через границу (карнетов). Очевидно, что необходимо организовать посещение страны для выяснения нерешенных вопросов с целью обеспечения выполнения Конвенции TIR.

План действий

Руководителю Задачи послан запрос на разрешение посетить страну, по возможности, вместе с представителем МДС, для возобновления прямых переговоров, хотя это

зависит от стабильности ситуации в стране. Альтернативным вариантом было бы проведение встречи либо в Ташкенте, либо в Алматы.

Туркменистан

Туркменистан является страной-участницей Конвенции TIR с марта 1997 г., но она не была реализована на практике. Туркменская Ассоциация Международных Автомобильных перевозчиков (THADA) была создана в качестве Ассоциации – гаранта по Соглашению TIR; соглашение было подписано Таможенной службой, THADA и МДС.

Тем не менее, остается заключить окончательное соглашение с МДС по TIR. Документы были отправлены в МДС в мае 1999 года, но ответ из МДС еще не получен. Одним из нерешенных вопросов является вопрос о страховании, который находится на рассмотрении в Государственной страховой компании.

Очевидно, что для внедрения системы TIR, необходимо попытаться разрешить как внутренние трудности, связанные со страхованием, так и внешние проблемы между МДС и THADA. Только после осуществления этой задачи следует рассматривать возможности внедрения системы SafeTIR.

План действий

Начальная программа заключается в том, чтобы определить все нерешенные внутренние и внешние вопросы и содействовать проведению активных переговоров как внутри Туркменистана, так и с МДС. Желательно организовать визит в страну совместно с представителями МДС, который мог бы содействовать в ходе данного процесса.

Украина

Украина является страной-участницей Конвенции TIR с сентября 1991 года и с апреля 1995 года производит выдачу таможенных лицензий (карнетов). В ноябре 1997 года Таможенной службой Украины, Ассоциацией Международных Автоперевозчиков Украины (AIRCUCU) и МДС было подписано новое соглашение по внедрению системы SafeTIR. Передача данных началась в мае 1998 года.

В Ассоциации - гаранте – (AIRCUCU) – и в Центральной Таможенной службе были установлены компьютеры с системой CUTE. МДС, через AIRCUCU, предоставил финансовые средства в размере 100 000 долларов США для установки системы. Сейчас все 57 основных таможенных постов имеют компьютеры и осуществляют передачу данных в Центральную Таможенную Службу, таким образом, система полностью введена в эксплуатацию в национальном масштабе. Существующий в настоящий момент объем передачи данных - информация по 175 000 карнетам в год, что выводит страну на третье место по объему переданных данных после России и Германии. Средний период передачи данных составляет только 9 дней с коэффициентом потерь в 1%.

Центральная Таможенная Служба ежедневно передает информацию AIRCUCU для пересылки в МДС в формате типа CUTE, и AIRCUCU вынуждена сохранять данные в

формате CUTE, прежде чем посылать ее в Женеву. С мая 1999 года существует новая дополнительная система внутреннего контроля. Грузополучатель заполняет документ с предварительной информацией, которому присваивается номер, после чего он вводится в центральный компьютер Таможенной Службы. Когда грузовик прибывает на границу, водитель называет номер, и таможенный пост на границе открывает и распечатывает документ в двух экземплярах. На оба экземпляра таможенниками ставится печать, один экземпляр хранится у водителя. Это обеспечивает доказательство того, что груз пересек границу, и служит в качестве независимой системы контроля. В результате, таможенные офисы в пунктах назначения, Центральное Управление Таможенной Службы и AIRCU обмениваются значительно большими объемами данных. По опыту Программы Тасис по Приграничному Сотрудничеству можно сказать, что эта система является причиной задержек на границе, поскольку бывает, что грузополучатель не предоставляет вовремя необходимые данные местной таможенной службе, и грузовик не может пересечь границу, пока данные вместе с номером не введены в систему.

Задержки могут возникнуть при передаче информации между 175 пунктами разгрузки и 57 таможенными постами в пунктах назначения, так как информация передается посредством документов с печатями, т.е. это бумажная система. Если бы к системе было подсоединено большее число таможенных постов, скорость передачи информации была бы выше. Таможенная служба также хотела бы располагать большим объемом данных по перевозкам TIR и получать информацию непосредственно из МДС. Данная организация не располагает системой CUTWISE, хотя, возможно, она позволила бы получать такую информацию по запросам.

План действий

Таможенная служба Украины дала согласие предоставить в декабре 1999 года группе, работающей над проектом, План разработки системы SafeTIR, где будут перечислены требования по закупкам и имеющиеся приоритеты, для того, чтобы обеспечить поэтапный характер программы внедрения. Этот план будет включать соединение некоторых из 175 пунктов разгрузки с использованием компьютера, а других – с использованием факсимильной связи.

Узбекистан

Узбекистан с марта 1996 года является страной - участницей Конвенции по TIR и с декабря 1996 года в стране производится выдача таможенных лицензий (карнетов). Система SafeTIR еще не была реализована на практике, хотя со стороны МДС было предоставлено компьютерное оборудование для начала передачи данных.

Подходящий для этой цели сервер был предоставлен МДС для AIRCUZ, ассоциации - гаранту Узбекистана, но передача данных не осуществлялась. По информации AIRCUZ, был поврежден винчестер, который отправили в Женеву для ремонта, в настоящий момент он готов к эксплуатации. Его планировалось забрать в ноябре 1999 года.

Требующие разрешения вопросы являются следствием Указа Президента, который обязывает Таможенную службу осуществлять эксплуатацию системы, которая контролирует все грузопотоки на границе. Водителю из иностранного государства дается маршрут и 72 часа, чтобы добраться до пункта выгрузки, и, после выгрузки, еще

некоторое время, чтобы покинуть страну. По мнению Таможенной службы, система SafeTIR обеспечит государственный контроль таких перевозок путем соединения пограничных постов с Центральной Таможенной Службой и региональными службами. Были получены разъяснения, согласно которым это не является целью системы SafeTIR, хотя она может действовать параллельно с национальной системой, как в Молдове и на Украине.

Таможенная Служба Узбекистана имеет соответствующий опыт работы с компьютерами, и, следовательно, ввод в эксплуатацию системы SafeTIR не должен вызывать технических трудностей. Очевидно, первоначальной задачей должно быть разъяснение роли SafeTIR в качестве системы, предназначенной исключительно для регистрации грузов, перевозимых в рамках Конвенции по TIR, при въезде или выезде из страны, и не использующейся для транзитных перевозок или для контроля перевозок внутри страны. Тем не менее, существует возможность разработки дополнительных программ для выполнения подобных функций.

План действий

Первоначальная задача заключается в проверке факта установки серверов с программой CUTE как в Центральной Таможенной Службе, так и в АСМАП, а также в содействии при проверке передачи данных. Необходимо разъяснить всем сторонам роль системы SafeTIR и рассмотреть варианты расширения системы, для начала соединив основные таможенные посты в пунктах назначения.

Заключение:

Можно отметить, что предлагаемые действия являются основой следующей программы, состоящей из пяти этапов:

1. Продвижение Конвенции TIR для достижения подписания первоначального договора – (Армения, Монголия)
2. Переговоры по внедрению системы для получения права выдачи таможенных лицензий (карнетов) – (Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан)
3. Переговоры по вводу в эксплуатацию системы SafeTIR – (Грузия)
4. Решение существующих технических проблем там, где система SafeTIR была установлена – (Азербайджан, Казахстан, Узбекистан)
5. Расширение системы SafeTIR путем закупки нового оборудования – (Молдова, Украина).

Ожидается, что за время работы проекта каждая страна постепенно перейдет к Этапу 5.

ПРИЛОЖЕНИЕ

3

СПЕЦИФИКАЦИЯ ОБОРУДОВАНИЯ, ЗАКУПКУ КОТОРОГО НЕОБХОДИМО ПРОИЗВЕСТИ

Модуль А:

Далее приводится приблизительный список оборудования для каждого из центров по обучению:

Копировальный аппарат	Факс	Видеомагнитофон
Телевизор	Проектор для демонстрации слайдов	Экран
Доска для проведения презентаций	2 персональных компьютера	Принтеры
Программное обеспечение	Мебель для учебных помещений	Ремонт помещений
Дополнительное оборудование	Материалы для обучения в сфере ADR	

В настоящее время осуществляется подготовка предварительного списка оборудования для проведения курсов по обучению в сфере ADR, который, предположительно, будет включать защитные шлемы, дыхательные аппараты, а также защитную одежду.

Модуль С:

Данная спецификация была согласована с Департаментом Международного Дорожно-транспортного Союза (МДС) по SafeTIR, расположенным в Женеве. Все персональные компьютеры, поставку которых планируется осуществить в рамках Модуля С, будут соответствовать данной спецификации для отдельной рабочей станции.

1. Аппаратные средства:

КОМПЬЮТЕР:	Pentium II
	450 МГц
	Оперативная память 128 Мб
	Жесткий диск 10 Гб
	CD-ROM
	Накопитель на гибких магнитных дисках
	Графическая карта/Цветной монитор
	Клавиатура/Мышь

**СИСТЕМА БЕСПЕРЕБОЙНОГО
ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ**

(UPS): 300 VA UPS (подводимая мощность - в зависимости от принятых местных параметров)

МОДЕМ: Внешний аналоговый модем 19,2 бод или более (в зависимости от возможностей местного оператора телекоммуникационной связи)

ПРИНТЕР: Струйный принтер и кабель (Epson Stylus 740 или эквивалентная модель)

2. Операционная платформа:

NT Workstation (Версия 4) - включая службы удаленного доступа
Сервер SQL (лицензированный для использования на одном компьютере), версия 7.0
Драйверы для всех аппаратных средств упомянутых выше.

3. Прикладное программное обеспечение:

Система CUTE, поставка осуществляется МДС

Система предназначена для ввода и передачи данных о передвижениях TIR на места назначения / доставки.

4. Доставка, установка и ввод в эксплуатацию:

В стоимость должны входить доставка, установка и ввод в эксплуатацию всех аппаратных средств и компонентов операционной платформы.

5. Текущее обслуживание:

В стоимость также должно быть включено текущее обслуживание на месте установки как для аппаратных средств, так и для компонентов операционной платформы.

Общая ситуация:

Получатели должны осознавать, что данные списки в настоящее время представляют собой только предварительный вариант, и включение любого из этих пунктов в тендерную документацию не означает, что данное оборудование войдет в итоговую поставку для каждого из государств ТРАСЕКА.

Приложение

4

стратегия производства закупок

В рамках данного проекта, существует два элемента, связанных с поставкой оборудования:

- Модуль А: оборудование для центров обучения, включая учебное оборудование для проведения курсов по ADR
- Модуль С: оборудование для таможенных офисов, расположенных в пунктах разгрузки

Ожидается, что возникнет ряд вопросов и возможных проблем при закупке необходимого оборудования для данного проекта, объединяющего много стран. Эти вопросы обсуждались в октябре 1999 года уполномоченным ЕС по Задаче и с представителями Департамента Тасис по контрактам на закупку. Консультант еще не получил ответ на документ, подготовленный по результатам обсуждения; хотя в нашем понимании предпочтительным вариантом для Клиента является объявление открытого Тендера, в соответствии с Правилами Тасис по осуществлению закупок. В документе затронуты следующие основные вопросы:

- в правилах Тасис по осуществлению закупок не делается различий между национальными и многонациональными программами с точки зрения оценки контрактов.
- поскольку в данном проекте участвует большое количество государств, это может явиться причиной возникновения серьезных практических проблем и значительно сократить ценность технического содействия для намеченных бенефициаров.
- использование международной компании в качестве поставщика может значительно повысить расходы, создать проблемы с совместимостью или отсрочить реализацию.
- возможно, что не во всех странах можно будет обеспечить послепродажную гарантию и обслуживание, в результате чего может быть осуществлен один заказ на закупку и одна доставка.
- поставщику будет необходимо обеспечить техническое обслуживание для компьютерного оборудования, обеспечить предоставление услуг и послепродажное обслуживание.

Хотя оборудование, требуемое для каждого из 11 Центров Обучения, достаточно простое, тот факт, что все Центры расположены в разных странах, означает, что следует пересмотреть обычные критерии по оценке больших комплексных предложений. Поскольку Консультант считает, что заключение отдельных контрактов на основании однородности оборудования для Центров обучения и компьютерного оборудования сделает объемы контрактов непривлекательными, даже учитывая трудности с точки зрения логистических схем, связанные с закупкой, установкой и обслуживанием единиц оборудования относительно низкой стоимости в одиннадцати странах, то Консультант рекомендует провести три следующих отдельных Открытых Тендера в соответствии с Правилами Тасис по осуществлению закупок:

- Тендерное Досье 1: Оборудование для центров по обучению
- Тендерное Досье 2: Учебное оборудование для проведения курсов по ADR
- Тендерное Досье 3: Компьютерное оборудование

Тендерная документация будет включать критерии оценки, важным элементом которых будет являться возможность доступа с целью обслуживания компьютерного оборудования и периферийных устройств, а также требования по поэтапной доставке, в соответствии с программой, с тем чтобы введение Центров в эксплуатацию было последовательным.

Хотя Консультант считает, что в ходе проведения подобных Открытых Тендеров могут быть получены удовлетворительные заявки, у нас есть некоторые замечания, связанные с логистическими трудностями по закупке и условиям сервиса в регионе, охватывающем 11 стран, - будут ли в полученных тендерных заявках предлагаться возможности наилучшего вложения денежных средств, ведь поставщики вынуждены будут включить в свои предложения величину затрат и стоимость рисков, связанных с доставкой, установкой и обслуживанием в таком большом регионе, включающем большое количество стран.

С целью рассмотрения данных проблем, Консультант рекомендует обдумать возможность проведения неофициальных консультаций в каждой из стран по предоставлению отдельных предложений в отношении закупок оборудования для Центров обучения и компьютерного оборудования. Процедура проведения неофициальных консультаций, применяемая для сумм менее 50 000 Евро, позволит Консультанту предложить Клиенту определенные преимущества, по сравнению с международными тендерами. Однако, Консультант знает, что процесс проведения неофициальных консультаций принесет пользу только в том случае, если тендерные предложения будут получены в каждой из 11 стран ТРАСЕКА, что в целом будет более выгодно, чем проведение открытого тендера.

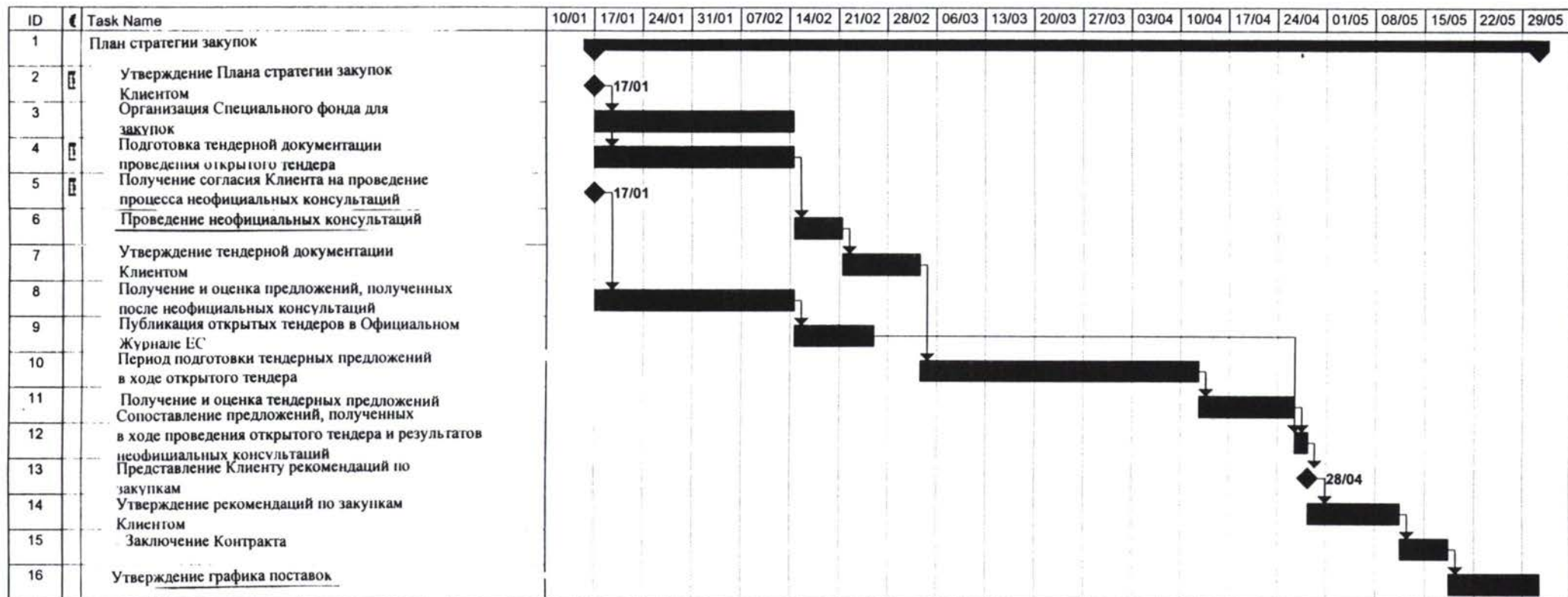
Предлагается, провести неофициальные консультации во время следующего цикла визитов в январе и феврале 2000 года. Их задача будет состоять в получении, по крайней мере, 3 отвечающих всем требованиям предложений. Консультант рекомендовал бы проведение неофициальных консультаций одновременно с проведением открытого тендера, чтобы обеспечить выполнение общего графика деятельности проекта. Данный процесс может проходить с минимальным участием команды экспертов проекта, поскольку тендерные документы, подготовленные для проведения открытых тендеров, можно будет легко модифицировать для проведения неофициальных консультаций.

В случае проведения неофициальных консультаций после объявления открытого тендера, отставание от графика проведения проекта будет составлять, приблизительно, 3 месяца.

Для продолжения консультаций, Консультанту потребуется получить официальное согласие Клиента до января 2000 года.

Специальный фонд для обеспечения закупок будет необходимо организовать в январе 2000 года.

Предполагаемая программа проведения закупок представлена на следующей странице. Предварительный список оборудования для реализации программы по SafeTIR и для создания центров по обучению представлен в Приложении 3. В настоящее время осуществляется подготовка списка учебного оборудования для проведения курсов по ADR. Получатели должны осознавать, что данные списки в настоящее время представляют собой только предварительный вариант, и включение любого из этих пунктов в тендерную документацию не означает, что данное оборудование войдет в итоговую поставку для каждого из государств ТРАСЕКА.



Project: procure
Date: Thu 23/12/99

Task

Split

Progress

Milestone

Summary

Rolled Up Task



Rolled Up Split

Rolled Up Milestone

Rolled Up Progress

Roll Up Task



External Tasks

Project Summary



ПРИЛОЖЕНИЕ

5

СПИСОК КОНТАКТНЫХ ЛИЦ И АДРЕСОВ, ДЕКАБРЬ 1999 ГОДА



Контактные лица и адреса

ТРАСЕКА Содействие международным транзитным автомобильным перевозкам (FSKSB)

Имя, фамилия	Должность	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
Европейская Комиссия	Приемная		+322-299-1111		
Доната Мачелли	Руководитель Задачи	Европейская Комиссия SCR-A3 Офис 5/43 Рю Сьянс, 14 Брюссель В-1040 Бельгия	+322-295-1650		donata-maria.macelli@cec.eu.int
Мария Петтерсен Алексис	Отдел Контрактов Тасис		+322-295-1017 +322-295-2943	+322-295-4140	maria.pettersson@scr.cec.be
Г-н Айзенбайс	Отдел Контрактов по Закупкам Тасис		+322-548-1448 +322-548-1454	+322-548-1459	
Финансовая Группа Тасис			+322-296-8095 (только с 10.00 до 12.00)	+322-296-8095	
Ингер де Вольдер Администратор в Брюсселе	Координационная Группа ТРАСЕКА	Трактебель Девелопмент Авеню Ариан, 7 В-1200 Брюссель	+32 2 773 75 09	+32 2 773 88 50	inger.devolder@tractebel.be
Нет данных	Мониторы ТРАСЕКА	3-й этаж Ул. Костава, 25 380008 Тбилиси, Грузия			monitors@access.sanet.ge
Нет данных	Мониторы ТРАСЕКА	Ул. Ракат Боши, 70 700101 Ташкент, Узбекистан			pm@meca.bcc.com.uz



Контактные лица и адреса

ТРАСЕКА Содействие международным транзитным автомобильным перевозкам (FSKSB)

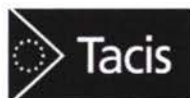
Имя, фамилия	Должность	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
Адриан Тайт Дебра Пауэр Энн Харви	Директор Проекта Координатор Проекта Администратор Проекта	Скотт Уилсон Скотт Хауз Бейсинг Вью Бейсингсток Хантс RG21 4JG, Великобритания	+44-1256-461161	+44-1256-816835	traceca@swkeurope.com adrian.tite@swkeurope.com debra.power@swkeurope.com ann.harvey@swkeurope.com
Лес Чизмэн	Руководитель Проекта	Фэрбенк Хаус Шептон Монтэгю Уинкэнтон Сомерсет, BA9 8JH, Великобритания	+44-1749-813224	+44-1749-813224	lescheesm@aol.com
Энтони Бэйли	Эксперт по таможенным вопросам Руководитель Группы	Олд Викаридж Алроум Дриффилд Восточный Йоркшир YO25 8TP, Великобритания	+44-1262-468309	+44-1262-468480	napier_consultants@compuserve.com
Марк Букер	Юрисконсульт	35 Калверден Даун Танбридж Уэллс TN4 9SE, Великобритания	+44-1892-543183	+44-1892-543183	booker@twins.co.uk
Менно Менист Рене Меюс Артур Глейм	Эксперт по менеджменту Специалист по обучению Юрист	Сэр Уинстон Черчилаан, 297 2288 DC Рейсвейк А/я 1969 2280 DZ Рейсвейк Нидерланды	+31-70-3988-388 Мобильный Менно Мениста: +31-6-224-60-953	+31-70-3954-186	mme@nea.nl rme@nea.nl agleijm@nea.nl



Контактные лица и адреса

ТРАСЕКА Содействие международным транзитным автомобильным перевозкам (FSKSB)

Имя, фамилия	Должность	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
Кит Тэйлор Дэйв Грин Ники – Секретарь	Менеджер по обучению	Грузовая Транспортная Ассоциация Хермс Хауз Сентджонс Роуд Танбридж Уэллс Кент, TN4 9UZ, Великобритания	+44-1892-526171 прямой телефон Кита Тэйлора: +44-1892-552295	+44-1892-534989 прямой факс Кита Тэйлора: +44-1892-552341	ktaylor@fta.co.uk dave.green@dial.pipex.com
Майкл Шварцер	Специалист по информационным технологиям	Кэпитол Бизнес Сервисес Лтд Хиндли Бизнес Центр Плэтт Лэйн, Хиндли Уайган WN2 3PA, Великобритания	+44-1942-522333	+44-1942-522737	mschwarzer@cbs-ltd.co.uk
Региональные администраторы Скотт Уилсон					
Рузана Гурьян и Карен Аветисян АРМЕНИЯ		Через ЮНИСЕФ Ул. Либкнехта, 14 Ереван Армения	+3742-526-546 (Роузанна) +3742-151-551 (Карен) +3741-401071 (мобильный)	+3742-151-727 (Роузанна) +3742-151-550 (Карен)	kord@freenet.am



Контактные лица и адреса

ТРАСЕКА Содействие международным транзитным перевозкам автомобильным транспортом (FSKSB)

Имя, фамилия	Должность	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
Через Наташу Калинину в Узбекистане АЗЕРБАЙДЖАН Мамедали Аминов			+994-12-662-345 дом. +994-12-643-175 +994-12-322-0275		traceca@office.baku.az
Асमत Абесадзе ГРУЗИЯ		Пр. Казбеки, 12 А1, Тбилиси	+995-32-250563 +995-32-941765	+995-32-250563 +995-32-941765	
Irina @ Scott Wilson КАЗАХСТАН			+7-3272-420931	+7-3272-420931	swkk@kaznet.kz
Таня Романенко КЫРГЫЗСТАН			+996-312-610324 +996-312-224451 (дом.)	+996-312-610322	swenvrnon@imfiko.bishkek.su swenvmon@mail.elcat.kg
Д-р Станислав Чечуй МОЛДОВА	Директор	Молдконсульт Ул. Ренастери, 13 Кишинев, Молдова	+373-2-22 05 56 +373-2 24 34 98 (дом.)	+373-2 24 26 39	moldcons@mc.mldnet.com
Pudo @ Scott Wilson МОНГОЛИЯ			+976-1-325-753	+976-1-325-753	swmongolia@magicnet.mn
Шухрат Мухитдинов ТАДЖИКИСТАН		Сейас Душанбе	+737 722 16331	+737 722 16331	seyas@seyas.tajik.net
Elena @ Scott Wilson Туркменбаши ТУРКМЕНИСТАН			+9932-43-20272 +99312-511152		elenayak@cat.glasnet.ru



Контактные лица и адреса

ТРАСЕКА Содействие международным транзитным перевозкам автомобильным транспортом (FSKSB)

Имя, фамилия	Должность	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
Ирина Женировская УКРАИНА			+380 44 295 70 43 (дом.)		cbikiev@public.ua.net
Наташа Калинина УЗБЕКИСТАН			+998-71-116-1199 +998-71-117-1672 раб. +998-71-132-1165		qrcsnat@bcc.com.uz
Местные эксперты					
Мурат Бекмагамбетов	Директор	АО НИИ Автомобильного Транспорта Казахстан			
Артем Симонян	Зам. Генерального Директора	Интермотор Армения			
Низами Алекберов	Ведущий Специалист	Государственный Концерн Азеравтонаглият Азербайджан			
Евгений Танзюта	Директор	Государственные Автоперевозки Украина			
Виктор Павличенко	Начальник отдела таможни и внешнеэкономических отношений	Туркменская Государственная Таможенная Служба Туркменистан			



Контактные лица и адреса

ТРАСЕКА Содействие международным транзитным перевозкам автомобильным транспортом (FSKSB)

Имя, фамилия	Должность	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
Тзеренлхам Манлаяв	Зам. Начальника	Департамент Автотранспорта Монголия			
Региональные офисы Скотт Уилсон					
Скотт Уилсон - Россия	Мартин Эдж Наталья Еремеева Елена Арутюнянц Илья Катков	SWK Проект Тасис TNRUS 9603 Дегтярный переулок, 6 Корпус 1, офис 221 103009 Москва Российская Федерация	+7-095-972-8769	+7-095-972-8791	ortacis@cityline.ru
Скотт Уилсон - Казахстан	Брайан Эмпрингхэм Ирина		+7-3272-420931	+7-3272-420931	swkk@kaznet.kz
Скотт Уилсон - Монголия	Йен Лант-Белл		+976-1-325-753	+976-1-325-753	swmongolia@magicnet.mn
Скотт Уилсон - Таджикистан	Шукрат Мухитдинов	Сеяс Душанбе	+737 733 16331	+737 722 16331	seyas@seyas.tajik.net
Скотт Уилсон в Туркменбаши	Елена Стеббингз		+9932-43-20272 +99312-511152	+99312-511152	elenayak@cat.glasnet.ru



Контактные лица и адреса

ТРАСЕКА Содействие международным транзитным перевозкам автомобильным транспортом (FSKSB)

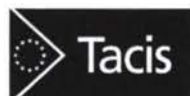
Имя, фамилия	Должность	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
Координационные бюро ТРАСЕКА/Тасис					
Пол Тиббс Армения	Руководитель группы экспертов	Министерство Экономики Здание Правительства 1	+374 2 524222	+374 2 151164	office@taciscu.aimet.am
Эдуард Мурадян	Бюро технического содействия Тасис в Армении Национальный Координатор	Площадь Республики Ереван Армения	+374 2 595355 +374 2 595354 (мест.)	(межд.)	
Хачатур Манукян	Координационное бюро ТРАСЕКА	Ул. Тамарян, 3 (Офис 22) 375009 Ереван	+3742-568238 +3743-906968	+3742 568238	manouk@arminco.com
Гагик Григорян (визы)	Глава Отдела Внешнеэкономических Связей	Министерство Транспорта (для получения виз)		+3472 505775	
Марк Грейл Грузия	Координатор ТРАСЕКА на Кавказе	Министерство Транспорта Пр. Казбеги, 12 380060 Тбилиси	+995-32-941765	+995-32-941765	marc.graille@europe.com
Майк Симмс Узбекистан	Координатор ТРАСЕКА в Средней Азии	TADI Ул. 20 Моворауннахр 160 А 700000 Ташкент	+998-71-120-6571 +998-71-120-6301	+99871 120 6301	cutrace@bcc.com.uz



Контактные лица и адреса

ТРАСЕКА Содействие международным транзитным перевозкам автомобильным транспортом (FSKSB)

Имя, фамилия	Должность	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
Азербайджан	Анар Исмаил Икмет Алиев Координационное бюро ТРАСЕКА	Департамент железных дорог Ул. Д. Алиева, 230 Офис 289 370010 Баку	+994-12-988-592 +994-12-994274 +994-50-211-0383 моб. +994-55-903637 моб. +994-12-932251 дом.	+994-12-988-592	traceca@office.baku.az
	Кристиан ле Бланк Координационное бюро Тасис Руководитель группы	Дом Правительства 8-й этаж Офис 851 370016 – Баку	+994-12-936-018 +994-12-939-514 +994-12-987-891	+994-12-937-638 +994-12-931-276	bsmolin@eccu.baku.az info@eccu.baku.az jkasimov@eccu.baku.az root@eccu.baku.az
Грузия	Марк Грейл Вадим Турделадзе Мамука Чантладзе Виктория Папандополу Бюро технического содействия ТРАСЕКА	Министерство Транспорта Пр. Казбеги, 12 380060 Тбилиси	+995-32-941765 +995-32-333291 +995-32-224386 дом. +995-77-411563 моб. Марк +995-555-903637 моб. Вадим	+995-32-941765	traceca@access.sanet.ge
	Джон Линн Координационное бюро Тасис Руководитель группы	Через Министерство Экономики Ул. Чантурия, 12, 380004 – Тбилиси	+995 32 988 537 +995 32 995 504 +995 32 988 529	+995 32 988 437	hippolit@cutacis.kheta.ge office@cutacis.kheta.ge tsiskari@cutacis.kheta.ge



Контактные лица и адреса

ТРАСЕКА Содействие международным транзитным перевозкам автомобильным транспортом (FSKSB)

Имя, фамилия	Должность	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
Казахстан	Эдвард Каплан Координационное бюро ТРАСЕКА	НИИАТ Пр. Абая, 76/109 480057 Алматы	+7-3272-604054 +7-3272-422578	+7-3272-424847	transsystem@kaznet.kz transsystem@itte.kz
	Эмилио Валли Координационное бюро Тасис	Ул. Сейфуллина, 521 4-й этаж Офис 411 480083 - Алматы	+7 327 263 78 97 +7 327 250 61 75 +7 3272 62 50 55 дом.	+7 3272 62 95 67	tacis.cu@asdc.kz emilio_valli@asdc.kz
Кыргызстан	Алла Денисова Координационное бюро ТРАСЕКА	Офис Финнроуд Министерство Транспорта Ул. Иванова, 42 (офис 59) 720017 Бишкек	+996-3312-662283	+996-3312-662283	
Кыргызстан	Джон Хэмбли Координационное бюро Тасис Г-н Т. Валимьян Национальный Координатор	Ул. Советская, 170 Бишкек Сити, 720040 Бишкек	+996 312 22 57 89 +996 312 22 45 69 +996 312 22 50 02 дом. г-н Валимьян +996-312-22 64 22	+996 312 66 05 71	root@tacis.bishkek.su
Молдова	Джо Деклерк Координационное бюро Тасис	Министерство Экономики и Реформ Здание Правительства Офисы 214 - 216 Пята Марии Адурании Национале1 2033 Кишинев	+3732 23 3037 +3732 23 74 58 +3732 23 35 55	+3732 23 4143	tacistl@moldova.md
Вечеслав Скобиоала	Помощник Директора	Офис 313	+3732 23 83 40	+3732 23 41 43	vscob@moldova.md



Контактные лица и адреса

ТРАСЕКА Содействие международным транзитным перевозкам автомобильным транспортом (FSKSB)

Имя, фамилия	Должность	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
Монголия	Дэвид Хепберн Координационное бюро Тасис Бавгэйн Хуренбатор Исполнительный Директор Программы Тасис Европейской Комиссии Координационное бюро Тасис Саньяасурен Герел Национальный Эксперт	Здание Правительства 2 Офисы 407 - 409 5/А Негдсен Ундестний Гудами Уланбатор 46	+976 1 311 013 +976 1 310 679 +976 1 310 663 +976 1312 779 +976 1326 844 (дом. тел./факс) +976 13115 41 (дом.)	+976 1 311 013	ectacis@mongol.net
Таджикистан	Пол МакГрегор Бюро технического содействия Тасис	Министерство Сельского Хозяйства Пр. Рудаки, 44-46 2-й этаж, офис 103 734025 Душанбе	+7 377 221 26 09 +7 377 221 02 26 +7 377 221 82 94	+7 377 251 01 00	mcgregor@tacis.td.silk.glas.apc.org tacis@cutajik.td.silk.glas.apc.org



Контактные лица и адреса

ТРАСЕКА Содействие международным транзитным перевозкам автомобильным транспортом (FSKSB)

Имя, фамилия	Должность	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
Туркменистан	Нигора Садыкова Координационное бюро ТРАСЕКА	Управление ж/д 7 Офис 1, ул. Туркменбаши Ашгабат	+993-12-342343	+993-12-342343	postmaster@taciscu.cat.glasnet.ru mberdyev@taciscu.cat.glasnet.ru jsprey@taciscu.cat.glasnet.ru sballard@taciscu.cat.glasnet.ru
	Борис Смолин Координационное бюро Тасис	Ул. Кемина, 92 744005 – Ашгабат	+993 12 51 21 17 +993 12 35 10 20 +993 12 35 31 14	+993 12 51 17 21	
Украина	Алексей Рожков Координационное бюро Тасис	Ул. Михайловская, 14 252001 - Киев	+380-44-228-3026 +380-50-469-2311 +380-44-229-8603 +380-44-223-6839	+380-44-230-2513 +380-44-229-8603	tacis@kievcu.relc.com
Узбекистан	Майк Симмс Координационное бюро ТРАСЕКА Акмаль Камалов Феруза Абдулаева	TADI Ул. 20 Моворауннахр, 160 А 700000 Ташкент	+998-71-120-6301 +998-71-120-6571 +7-3712-308717 моб.	+998-71-120-6301	cutrace@glb.net cutrace@bcc.com.uz margo@globalnet.com
	Питер Реддиш Координационное бюро Тасис	Ул. Тараса Шевченко, 4 700029 - Ташкент	+998-71-139-4018 +998-71-139-1158 +998-71-139-1533 +998-712-56-3479	+998-71-120-6588 +998-71-136-0652	



Контактные лица и адреса

ТРАСЕКА Содействие международным транзитным перевозкам автомобильным транспортом (FSKSB)

Имя, фамилия	Должность	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
Главный офис МДС (IRU)					
Дес Гримбл	Зам. Начальника отдела TIR	16 Вуайе Крез BP 44 Женева Швейцария	0041 22 918 2066	0041 22 918 2799	TIR@irt.org
Глен Гейдж	Зам. Начальника отдела информационных технологий		0041 22 918 2750	0041 22 918 2799	glen.gage@iru.org
Региональные контактные лица МДС – Транспортные Ассоциации					
МДС в Москве			+7-517-151-6397 +7-095-916-7162		
Ерванд Захарян		Ул. Тиграняна, 27 ЕРЕВАН, 375014 Армения	+3472 52 33 94	+3472 50 57 75	
Отан Исмаил Афендиев	Генеральный Секретарь ABADA	Кяртал 1054 Тбилисский пр. БАКУ 370122 Азербайджан	+994 12 30 28 11	+994-12300237	abada@azdata.net
Теодор Л. Каплан	Генеральный Секретарь KAZATO	86, Масанчи АЛМАТЫ, Казахстан 480072 Казахстан	+7 3272 50 92 94 +7 3272 57 27 08	+7 3272-671081	kazato@kaznet.kz
Абай Б. Мурзиев	Зам. Ген. Секретаря Начальник отдела TIR				



Контактные лица и адреса

ТРАСЕКА Содействие международным транзитным перевозкам автомобильным транспортом (FSKSB)

Имя, фамилия	Должность	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
Файзула Халмурзаев	Генеральный Секретарь Ассоциации Международных Автомобильных Перевозчиков Кыргызской Республики (KIRGIZ AIA)	Ул. Исанова, 42 КЫР- 720017 БИШКЕК, Кыргызская Республика	+996 31 2 22 85 33 +996 3312 22 85 33	+996-312-213637	
Александр Чобу	Генеральный Секретарь АИТА	А/я 6965 Ул. Влад Цепеш, 3 КИШИНЕВ, Молдова 2028 Молдова	+373 2 27 88 44 +373 2 73 74 79	+373-227 8837	offis@aita.moldova.su
Махмадали Шокиров	Президент АВВАТ	Ул. Айни, 14 ДУШАНБЕ, 743042 Таджикистан	+7 3772 21 18 57 +7 3772 21 52 42	+7-3772-211862 +7-3772-213854	
Виталий Липовский	Генеральный Секретарь AIRCUC (Ассоциации Международных Автомобильных Перевозчиков Украины)	Ул. Шота Руставели, 38 КИЕВ 252 023 Украина	+380 44 220 13 37 Телекс 631 351	+380-44-2201337	aircu@asmap.kiev.ua
Бахтияр Касимов	Генеральный Секретарь АСМАП (Ассоциации Международных Автомобильных Перевозчиков Узбекистана)	Ул. Сауфи Гуломова (быв. Гоголя), 39 ТАШКЕНТ, Узбекистан 700000 Узбекистан	+998 71 133 62 84 +998 71 133 64 34 +998 71 133 62 84	+998-71-1332483	



Контактные лица и адреса

ТРАСЕКА Содействие международным транзитным перевозкам автомобильным транспортом (FSKSB)

Имя, фамилия	Должность	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
--------------	-----------	-------	---------	------	--------

Контактные лица в регионе

Армения

Гагик Григорян	Начальник Министерство Транспорта	Отдел Внешнеэкономических Связей Ул. Забян, 10 Ереван Армения	+374 2 523862 +374 1 409106 мобильный	+374 2 505775	
Каринэ М. Симонян	Зам. Начальника Министерство Транспорта	Отдел Внешнеэкономических Связей Ул. Забян, 10 375015, Ереван	+374 2 565543	+374 2 501575	k_simonyan@tpa.am
Хачатур Манукян	Местный эксперт – Помощник Координационной группы ТРАСЕКА на Кавказе	3 ул. Таманян, 3 офис 22 375009 Ереван Армения	+374 2 568268 +374 3 906968	+374 2 568268	manouk@arminco.com
Ерванд В. Захарян	Министр Министерство Транспорта	Ул. Забян, 10 Ереван – 375015 Армения	+374 2 563391 +374 2 505775	+374 2 560528	
Герберт Амбардзумян	Начальник Департамента Автодорожного Транспорта	Министерство Транспорта Ул. Забян, 10 Ереван Армения	+374 2 523394 +374 2 506140 +374 1 404147 моб.	+374 2 505775	
Артур Григорян	Юрисконсульт		+374 2 582893		



Контактные лица и адреса

ТРАСЕКА Содействие международным транзитным перевозкам автомобильным транспортом (FSKSB)

Имя, фамилия	Должность	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
Артур Данлоп	Советник Таможенной службы Министерство Экономики	Министерство Экономики Здание Правительства 1 Площадь Республики Ереван Армения			
Стив Робинсон		Сиборн Интернэшнл (Экспедитор)	+374 2 566699 +374 2 566599		
Артур Мнацаканян	Ответственный за внешнеэкономические отношения	Министерство Государственных Доходов Департамент Таможни			
Григор Мелкмыян	Начальник Департамента Таможни				
Гайанэ Арутюнян	Помощник Группы/Координатор визитов делегаций	Всемирный Банк - Армения Площадь Республики Ул. Хорхертарани, 42 Ереван, Армения	+374 2 582664 +374 2 151883	+374 2 151787	gharutyunyan@worldbank.org
Мхитар Григорян	Президент	Транзитера	+374 2 582371		
Георгий Будагян	Вице-президент				
Нораир Мелком Мелконян	Генеральный Менеджер	Сати – Армения Пр. Месроп Маштоц, 21 Ереван Армения	+374 2 531022 +374 2 531120 +374 2 533813 +374 2 539900	+374 2 531022 +374 2 531120 +374 2 533813 +374 2 539900	root@sati.arminco.com
Макар Аракелян	Руководитель Транспортного подразделения				

**Контактные лица и адреса****ТРАСЕКА Содействие международным транзитным перевозкам автомобильным транспортом (FSKSB)**

Имя, фамилия	Должность	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
Азербайджан					
Айдин Мамедов	Департамент Транспорта Кабинета Министров		+994-12 92 40 70	+994-12 92 77 53	
Грузия					
Гостиница «Батиста»		Тбилиси, Ул. Сабуртало, 52 Грузия	+99-532-39-01-16		
Молдова					
Евгений Дацко	Зам. Начальника Департамента Транспорта	Министерство Транспорта Молдовы Кишинев Молдова	+373 2 241033	+ 373 2 225537	
Юрий Дадечин	Ведущий специалист Отдел Грузового Транзита	Таможенный Комитет Молдовы Колумна 65 Кишинев Молдова	+ 373 2 273073	+ 373 2 273061	
Константин Будеану	Генеральный Директор	Транспортная Инспекция Молдовы Кишинев Молдова	+ 373 2 785801		
Анатолий Чобану	Директор		+ 373 2 532374		
Думитру Соломон	Директор Учебного центра	АІТА Ул. Влад Цепеш, 3 2028 Кишинев Молдова	+ 373 2 738464	+ 373 2 729527	



Контактные лица и адреса

ТРАСЕКА Содействие международным транзитным перевозкам автомобильным транспортом (FSKSB)

Имя, фамилия	Должность	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
Владимир Флореа	Президент	АІТА Б-р Думитру Кантемир, 3/1 MD 2001 Кишинев, Молдова	+ 373 2 278845	+ 373 2 278838	aita@aita.mldnet.com
Александру Чоби	Генеральный Секретарь		+ 373 2 278845	+ 373 2 278838	
Проф. Валентин Амариэй	Проректор	Технический Университет Молдовы Б-р Стефан чел Маре, 168 2004 Кишинев Молдова	00 373 2 248085	00 373 2 249028	amariei@mail.utm.md
Иван Борисавлевич	Руководитель офиса Делегации Европейской Комиссии	Коробчану 22 MD2004 Кишинев Молдова	00 373 2 247790	00 373 2 249113	iborisavljevic@mdl.net
Монголия					
Рентзен Буд	Генеральный Директор Стратегическое планирование и интегрированная политика	Министерство Развития Инфраструктуры и Здание Правительства 2 Уланбатор 21646 Монголия	+9761 32 91 16	+9761 31 06 12	guur@yahoo.com
Тзерендорин Содов	Зам. Директора	Департамент Автомобильного Транспорта Пр. Чингизхана-11 Уланбатор-18 Монголия	+9671 32 07 64	+9671 31 23 15	



Контактные лица и адреса

ТРАСЕКА Содействие международным транзитным перевозкам автомобильным транспортом (FSKSB)

Имя, фамилия	Должность	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
Г-жа Енхтуя Г-жа Чибат	Старший Инспектор	Центральная Администрация Таможенной Службы Монголии	+9671 35 00 50		
Гончигин Сесеер	Директор – Департамент договоров и права	Министерство Внешних Связей Енх Тайвны гудами 7А Уланбатор Монголия	+9761 32 22 73	+9761 32 21 27	mongmer@magicnet.mn
Ерденин Ганзориг	Директор Строительного Института	Их тойру-1 Уланбатор-44 Монголия	+9761 32 55 80	+9761 32 55 80	midiid@magicnet.mn
Г-н Цевегьяв	Помощник Директора Кафедра машиностроения	А/я 36 Уланбатор Монголия	+9761 34 19 13	+9761 34 19 13	mes99@mongolnet.mn
Гостиница «Баян Гол»			+976 1 32 86 32 Башня-Б		
Таджикистан					
Абурахим Ашуров	Зам. Министра	Министерство Транспорта Таджикистана			



Контактные лица и адреса

ТРАСЕКА Содействие международным транзитным перевозкам автомобильным транспортом (FSKSB)

Имя, фамилия	Должность	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
--------------	-----------	-------	---------	------	--------

Туркменистан					
Сенагулы Рахманов Сердар Дзапаров Султан Бабаджамов	Министр Зам. Министра Помощник Министра	Министерство Автотранспорта Ашгабат Туркменистан	+993-12-474992 +993-12-470391 +993-12-479483	+993-12-355112	
Акмурад Джумакулиев Мекан Базаров	Директор Начальник отдела АСУ и таможни	Туркментрансинспекция Ул. Асади, 95 Ашгабат Туркменистан	+993-12-350536 +993-12-512264	+993-12-51264 +993-12-510772	
Оврус Кулевич	Директор	Учебный центр Министерства Автотранспорта Ул. Гороглы, 75 Ашгабат, Туркменистан	+993-12-348170 +993-12-48174		
Украина					
Катя Лаховская	Переводчик		+380-44-227-0153 Мобильный +380-44-202-6235		
Азербайджан					
Айдин Мамедов	Департамент Транспорта Кабинета Министров		+994-12 92 40 70	+994-12 92 77 53	
Узбекистан					
Гостиница «Цорби»			+998-71-267-4382		



Контактные лица и адреса

ТРАСЕКА Содействие международным транзитным перевозкам автомобильным транспортом (FSKSB)

Имя, фамилия	Должность	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
--------------	-----------	-------	---------	------	--------

Учебные центры

Грузия

Тенгиз Годелия	Директор	Центр Транспортного Консалтинга и Обучения Офис 202 2-ой этаж Пр. Казбеги, 12 Тбилиси 380060, Грузия	+995 32 988873	+995 32 988873	tctc@ip.osgf.ge (http://www.osgf.ge/tctc)
----------------	----------	---	----------------	----------------	--

Молдова

Центр Обучения Международных Автомобильных Перевозчиков	Думитру Соломон Директор	Ул. Влад Цепеш, 3 2028 Кишинев Молдова	+3732 738 463	+3732 729 527	
Технический Университет Молдовы	Проф. Валентин Амарей Проректор	Б-р Стефан чел Маре, 168 2004 Кишинев Молдова	+3732 248 085	+3732 249 028	

Монголия

Монгольский Технический Университет	Г-н Цевегьяв Заместитель главы кафедры	Кафедра машиностроения А/я 36 Уланбатор Монголия	+976 1 341 913	+976 1 341 913	
Министерство Развития Инфраструктуры	Ерденин Ганзориг Директор, Доцент	Строительный Институт Их Тойру – 1 Уланбатор – 44 Монголия	+976 1 325 580	+976 1 325 580	



Контактные лица и адреса

ТРАСЕКА Содействие международным транзитным перевозкам автомобильным транспортом (FSKSB)

Имя, фамилия	Должность	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
--------------	-----------	-------	---------	------	--------

Учебные центры

Таджикистан

Таджикская Ассоциация Международных Автомобильных перевозчиков (АВВАТ)		Ул. Айни, 14 Душанбе 734042 Таджикистан			
---	--	--	--	--	--

Туркменистан

Учебный центр Министерства Автотранспорта	Директор	Ул. Горюхлы, 75 Ашгабат	+993 12 34-81-70 +993 12 34-81-70		
---	----------	----------------------------	--------------------------------------	--	--

Субподрядчики

Туркменская Ассоциация Международных Автомобильных перевозчиков		Ул. Халманедов, 2 Ашгабат			
--	--	------------------------------	--	--	--