



ТРАСЕКА: Содействие  
международным транзитным  
автомобильным перевозкам  
**Отчет о Ходе работ 3**  
январь 2001

---

**ФОРМА 1.2: ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ ОТЧЕТА**

Название Проекта:	ТРАСЕКА: Содействие международным транзитным автомобильным перевозкам	
Номер Проекта:	TNREG 9802	
Страны:	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, 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	
E-mail:	traceca@swkeurope.com	
Контактное лицо:	Г-н Адриан Тайт Директор Проекта	Г-н Лес Чизмен Руководитель Проекта
Подпись	:	

Дата отчета: январь 2001  
Отчетный период: август 2000 – декабрь 2000  
Автор Отчета: Скотт Вилсон

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

Публикация: январь 2001 г.

Copyright © 1999 Служба Tacis DG 1A, Европейская Комиссия

Запросы относительно копирования посылать в  
Информационный Офис Tacis

Европейская Комиссия, Аарленстраат 88 1/ 06 Рю д'Арлон, В-1040 Брюссель.

Настоящий отчет подготовлен Скотт Вилсон/FTA/NEA. Выводы, заключения, интерпретация материалов, содержащиеся в данном документе, принадлежат исключительно Скотт Вилсон/FTA/NEA и никоим образом не отражают политику или мнение Европейской Комиссии

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА</b>	<b>5</b>
<b>1 КРАТКИЙ ОТЧЕТ О ХОДЕ ПРОЕКТА С НАЧАЛА ЕГО ДЕЯТЕЛЬНОСТИ</b>	<b>7</b>
1.1 Модуль А	7
1.2 Модуль В	8
1.3 Модуль С	8
<b>2 КРАТКИЙ ОБЗОР ПЛАНИРОВАНИЯ РАБОТ ДО ЗАВЕРШЕНИЯ ПРОЕКТА</b>	<b>10</b>
2.1 Модуль А	10
2.2 Модуль В	11
2.3 Модуль С	11
<b>3 ХОД РАБОТ ПО ПРОЕКТУ ЗА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД</b>	<b>13</b>
3.1 Обучение менеджеров Центров по обучению	13
3.2 Программа обучения преподавателей в рамках ТРАСЕКА	13
3.3 Отчет по планам в области законодательства	14
3.4 Процесс проведения тендера	15
3.5 Армения	15
3.5.1 Модуль А	15
3.5.2 Модуль В	16
3.5.3 Модуль С	16
3.6 Азербайджан	17
3.6.1 Модуль А	17
3.6.2 Модуль В	17
3.6.3 Модуль С	17
3.7 Грузия	18
3.7.1 Модуль А	18
3.7.2 Модуль В	18
3.7.3 Модуль С	19
3.8 Казахстан	19
3.8.1 Модуль А	19
3.8.2 Модуль В	20
3.8.3 Модуль С	20
3.9 Кыргызстан	20
3.9.1 Модуль А	20
3.9.2 Модуль В	21
3.9.3 Модуль С	21
3.10 Молдова	21
3.10.1 Модуль А	21
3.10.2 Модуль В	22
3.10.3 Модуль С	22
3.11 Монголия	22
3.11.1 Модуль А	22
3.11.2 Модуль В	23
3.11.3 Модуль С	23
3.12 Таджикистан	23
3.12.1 Модуль А	23
3.12.2 Модуль В	24

3.12.3 Модуль С	24
3.13 Туркменистан	24
3.13.1 Модуль А	24
3.13.2 Модуль В	25
3.13.3 Модуль С	25
3.14 Украина	25
3.14.1 Модуль А	25
3.14.2 Модуль В	26
3.14.3 Модуль С	26
3.15 Узбекистан	26
3.15.1 Модуль А	26
3.15.2 Модуль В	27
3.15.3 Модуль С	27
3.16 Связь с другими проектами	27
3.17 Изменения Начальной программы	28
3.17.1 Модуль А	28
3.17.2 Модуль В	28
3.17.3 Модуль С	28
3.18 Общий обзор хода работ	28
<b>Форма 2.2: ОТЧЕТ О ХОДЕ РАБОТ</b>	<b>27</b>
<b>Форма 2.3: ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕСУРСОВ</b>	<b>26</b>
<b>Форма 2.4: ПЛАН ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАБОТ</b>	<b>27</b>
<b>4 ПЛАНИРОВАНИЕ РАБОТ НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД</b>	<b>29</b>
4.1 Программа по обучению преподавателей в рамках ТРАСЕКА	29
4.2 Бизнес-планы	30
4.3 Отчет по планам в области законодательства	30
4.4 Стратегия проведения тендера	30
4.5 TIR и SafeTIR	31
4.6 Планы действий в странах	31
4.6.1 Армения	31
4.6.2 Азербайджан	32
4.6.3 Грузия	32
4.6.4 Казахстан	32
4.6.5 Кыргызстан	33
4.6.6 Молдова	33
4.6.7 Монголия	33
4.6.8 Таджикистан	34
4.6.9 Туркменистан	34
4.6.10 Украина	34
4.6.11 Узбекистан	34
4.7 Изменения в Начальной программе	35
4.8 Глоссарий	35
<b>Форма 1.6. ПЛАН ДЕЙСТВИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД (Рабочая программа)</b>	<b>37</b>
<b>Приложение 1: Обзор процесса подготовки Бизнес-плана для Центров по обучению в рамках программы ТРАСЕКА</b>	<b>39</b>
<b>Приложение 2: Общая схема рабочего варианта Бизнес-плана</b>	<b>44</b>
<b>Приложение 3: Детальный процесс планирования бизнеса</b>	<b>52</b>
<b>Приложение 4: Глоссарий использованных терминов</b>	<b>68</b>

## 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-участницах Конвенции по TIR содействовать усилению управленческого контроля за выполнением Конвенции 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 законодательных требований 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 его внедрению с целью обеспечить соответствие законодательных актов Соглашению по 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 национальных и международных 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, продлен еще на 15 месяцев, до конца июля 2002 года

## 1 КРАТКИЙ ОТЧЕТ О ХОДЕ ПРОЕКТА С НАЧАЛА ЕГО ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Проект начался в октябре 1999 года, и с этого момента команда Консультанта начала проведение работ в данном регионе, осуществляя регулярные визиты во все государства, участвующие в программе.

Начальный Отчет был подготовлен в декабре 1999 года, Отчет о Ходe работ 1 - в апреле 2000 года, а Отчет о Ходe работ 2 - в июле 2000 года. В дополнение к этому, с сентября 2000 года, соответственно, Руководителю Задачи и мониторам направлялись ежемесячные не отчеты вне программы.

В Форме 2.3, содержащей "Отчет по проведенным работам", приводятся полученные до настоящего момента результаты по каждому направлению деятельности в рамках проекта. При этом не отмечается каких-либо серьезных изменений, по сравнению с Отчетом о Ходe работ 2, подготовленным в августе 2000 года.

Результаты, достигнутые в ходе работ по каждому Модулю Проекта, состоят в следующем:

### 1.1 Модуль А

- Во всех государствах состоялось ознакомление с Центрами по обучению, и была проведена их оценка. Были выбраны получатели содействия по Модулю А, и их кандидатуры были согласованы с соответствующими Министерствами Транспорта. Руководители Центров по обучению, принимали участие в курсе обучения в области менеджмента учебных центров, проходившем в Великобритании в июне 2000 года. Они подготовили собственное Соглашение о сотрудничестве в будущем из пяти пунктов. Данный процесс стимулировался рядом данных специалистов, что выразилось в обеспечении сотрудничества в области планирования курса и обмена опытом в сфере обучения.
- Двенадцать специалистов были выбраны из заранее подготовленных списков в каждом из государств ТРАСЕКА, которые затем прошли обучение по предварительно согласованным предметам. Из 127 участников обучения по Сертификату профессиональной квалификации по грузовым и пассажирским перевозкам (СРС), оценка работ которых была проведена до настоящего времени, только 5 не сдали экзамен. Количество участников обучения, сдавших экзамены по курсам Обучение Консультантов по технике безопасности при перевозке опасных грузов (DGSA) и деятельность Таможенной службы также был очень высоким. Каждый экзамен проводился с целью обеспечить как можно более полное соответствие стандартам ЕС.
- В 8 государствах ТРАСЕКА к концу декабря 2001 года было завершено проведение полномасштабной программы по обучению, включая обучение по Сертификату профессиональной квалификации (СРС), как в области грузового, так и пассажирского транспорта, по деятельности Таможенной службы в сфере международных коммерческих перевозок, по обучению

водителей в области ADR и в качестве Консультантов по технике безопасности при перевозке опасных грузов. Обучение проводилось в соответствии с графиком, и в остальных 3 государствах уже была проведена половина программы по обучению.

- Все учебные материалы, курсы и экзаменационные документы были переведены на русский с учетом обновлений, необходимость которых возникала в процессе проведения учебной программы, также рассматривались новые требования. Предоставление материалов соответствующим Центрам по обучению производилось после завершения учебной программы.
- В некоторых государствах уже началось проведение собственной программы по обучению, подготовленной с использованием приобретенных навыков в области обучения и предоставленных проектом материалов.
- Тендеры и контракты на закупку оборудования для учебных центров и оборудование для обучения в области перевозки опасных грузов (ADR) были подготовлены для всех 11 государств, после чего была осуществлена их оценка и заключены контракты.
- Отчет по вопросам законодательства был опубликован в мае 2000 года, в нем содержится описание текущей ситуации в области законодательства в отношении всех аспектов лицензирования автомобильных транспортных перевозок в каждом из государств
- Во всех государствах были подготовлены рабочие варианты бизнес-планов для Центров по обучению, их анализ приводится в разделе данного Отчета по Бизнес-планам (Приложения 1-3).

## 1.2 Модуль В

- Были предоставлены данные относительно степени внедрения Соглашений по TIR и SafeTIR, определены существующие трудности, был произведен мониторинг процесса их реализации.
- В ряде государств было оказано необходимое практическое, законодательное и техническое содействие в области внедрения Соглашений по TIR и по ADR
- В тех государствах, которые еще не ратифицировали Соглашения по TIR или ADR, в распоряжение министерств и транспортных ассоциаций была предоставлена необходимая документация с целью разъяснения положений Конвенций / Соглашений
- В двух государствах было завершено проведение детальной технической оценки внутренних компьютерных систем, обеспечивающих деятельность системы SafeTIR, в нескольких других государствах была проведена внешняя оценка.

## 1.3 Модуль С

- С МСАТ была согласована спецификация оборудования для стандартного офиса в точке назначения (O/D)
- Представители Консультанта посетили координационные встречи с представителями МСАТ в Женеве, а также осуществили совместный с МСАТ визит в Среднюю Азию с целью анализа заявок технического характера на предоставление оборудования таможенным организациям в рамках Проекта.

- Детальные требования по оборудованию, закупку которого следует осуществить, были включены в рамки международного тендера. Сюда вошли как стандартные, так и нестандартные типы оборудования, использование их зависит от различий в требованиях, определяемых Консультантом по результатам визитов во все государства, в которые планируется осуществить поставку оборудования в рамках данного тендера
- В 7 государствах была подготовлена документация по международному тендеру и заключены контракты, ещё в 1 государстве было заключено прямое соглашение о поставке.

## 2 КРАТКИЙ ОБЗОР ПЛАНИРОВАНИЯ РАБОТ ДО ЗАВЕРШЕНИЯ ПРОЕКТА

Согласно графику, начальный период деятельности Проекта должен был завершиться 6 марта 2001 года. В настоящее время, в соответствии с пересмотренным приложением к Контракту, работы будут продолжены еще на протяжении 15 месяцев, до июля 2002 года. В результате этого, статус Заключительного Отчета был изменен, и он стал данным Отчетом о Ходу работ 3, Отчет о Ходу работ 4 должен быть выпущен в конце сентября 2001 года, Рабочий вариант Заключительного Отчета должен быть подготовлен в конце мая 2002 года, а Заключительный Отчет - в конце июня 2002 года.

Главная причина продления срока Проекта заключается в том, чтобы предоставить в распоряжении Консультанта достаточное время для руководства процессом выполнения международных Контрактов на поставку закупленного оборудования, включая действующие в течение 12 месяцев гарантии. Это также позволит Консультанту предоставить дополнительную поддержку Центрам по обучению, обеспечивая устойчивость их деятельности и позволяя контролировать ход национальных программ по обучению.

В период между январем 2000 года и июнем 2002 года будут реализованы следующие задачи:

### 2.1 Модуль А

- Программа по обучению будет завершена в январе 2001 года, после чего будет необходимо провести курс по Сертификату профессиональной квалификации (CPC) в Армении и курсы по перевозке опасных грузов (ADR), по обучению Консультантов по транспортировке опасных грузов (DGSA) и деятельности таможенных служб в Таджикистане и Узбекистане.
- Завершение обучения преподавателей позволит организовать национальные курсы по Сертификату профессиональной квалификации (CPC) на основе сведений по общей структуре курсов, предоставленных в рамках проекта, а также с использованием Отчета по вопросам законодательства и Отчета по планам в области законодательства. Мониторинг и содействие в ходе проведения данных работ будет осуществляться представителями Консультанта. Также будет проведено обучение преподавателей в области современных методов обучения и использования соответствующего задачам учебного оборудования, но процесс применения знаний нуждается в мониторинге и расширении.
- Основные материалы по курсу и экзаменационные документы будут предоставлены каждому Центру на английском и русском языках на CD-ROM, на котором также будут в значительном объеме представлены связанные с работой материалы, включая схемы проведения экзаменов и материалы по навыкам в области обучения. Данный носитель также будет содержать ссылки на другие источники информации.
- В каждом государстве будет проведено обсуждение независимой системы проведения экзаменов, чтобы по мере возможности обеспечить соответствие

международным требованиям процедур по тестированию в сфере Сертификата профессиональной квалификации (CPC) и перевозки опасных грузов (ADR). Будут далее продолжены работы с целью внедрения схемы, соответствующей политике государства в области образования.

- В каждом центре будет организована библиотека соответствующей транспортной документации в форме печатных материалов или на CD-ROM и дискетах.
- Каждому Центру по обучению будут представлены рекомендации с тем, чтобы получить от Государственной налоговой Службы освобождение от уплаты налогов, с целью максимально снизить стоимость обучения на курсов для студентов.
- Представителями Консультанта будет осуществляться мониторинг курсов, проводимых местными специалистами с целью обеспечить достижение и поддержание стандартов качества. Данная задача, при наличии возможности, будет выполняться в отдельных государствах посредством проведения ряда групповых семинаров, которые будут организованы в основных центрах (в каждом регионе), при этом к участию в них будут приглашаться специалисты соседних центров.
- В каждый Центр будут в рамках международного тендера и в соответствии с процедурой закупок осуществлены поставки учебного оборудования на основе согласованного стандартного списка оборудования; их завершение ожидается к концу февраля 2001 года.
- Отчет по вопросам законодательства будет использован для стимулирования процесса выработки новых идей в области лицензирования транспортных операторов, также будут представлены рекомендации по осуществлению изменений, образцы нового законодательства будут представлены в Отчете по планам в области законодательства. В рамках проекта будет осуществляться реализация данных рекомендаций.

## 2.2 Модуль В

- Совместно с MCAT, будет оказано техническое содействие по предоставлению вспомогательного оборудования и внедрению процедур, используемых для сбора данных с целью их последующего использования в рамках системы SafeTIR
- Тем государствам, в которых еще не начался процесс внедрения Соглашения по перевозке опасных грузов (ADR), но которые хотели бы его внедрить, будет оказано содействие совместно с MCAT.

## 2.3 Модуль С

- Оборудование будет поставлено на основе международных тендеров и процедур Тасис по закупке оборудования с целью оказания содействия в ходе использования SafeTIR в тех государствах, где данная система уже действует. Доставка оборудования по международному тендеру ожидается к концу февраля 2001 года. В дополнение к этому, будет осуществлена программа ограниченного характера по прямым закупкам оборудования.

- Таможенным службам будет оказано содействие по мониторингу и проверке работ по установке приобретенного в рамках Проекта оборудования, предоставленного с целью расширения объемов деятельности в рамках SafeTIR.
- Специалист Консультанта по информационным технологиям нанесет визит в Кавказский регион с целью анализа технических заявок на поставку оборудования в рамках Проекта Таможенным органам.

### 3 ХОД РАБОТ ПО ПРОЕКТУ ЗА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

Основные общие вопросы за отчетный период заключались в следующем:

- Продолжение обучения менеджеров Центров по обучению.
- Завершение программы по обучению преподавателей по программе ТРАСЕКА.
- Отчет по планам в области законодательства.
- Завершение тендера по оборудованию для Учебных центров и Таможенных организаций для оказания поддержки в ходе использования системы SafeTIR.

Основной объем работ в течение данного отчетного периода будет проводиться в Средней Азии, поскольку в других государствах ТРАСЕКА программы по обучению были, в основном, завершены в ходе периода работ, освещенного в Отчете о Ходe работ 2.

#### 3.1 Обучение менеджеров Центров по обучению

После посещения менеджерами по обучению учебных курсов в Великобритании, между Центрами по обучению были установлены тесные связи, результатом чего стала их инициатива по подготовке совместного заявления о продолжении сотрудничества в будущем.

Данная инициатива была полностью поддержана Консультантом, вследствие чего были установлены неформальные контакты между Центрами по обучению с целью содействия обмену и распространению учебной информации.

Представители Подрядчика в ходе визитов в регион с участием специалистов Проекта обеспечивают содействие каждому из менеджеров по обучению в области различных аспектов работы. Ключевой аспект подобного содействия заключался в разработке бизнес-планов с целью обеспечить в будущем устойчивость деятельности Центров по обучению. Большинство менеджеров Центров по обучению первоначально не были знакомы со всесторонним характером современных методологий бизнес-планирования подобного рода, вследствие чего им была необходима поддержка в процессе подготовки и дальнейшей разработки планов. Степень необходимого содействия была различной в разных государствах.

#### 3.2 Программа обучения преподавателей в рамках ТРАСЕКА

В течение отчетного периода, полномасштабная программа обучения была завершена еще в 7 государствах. В дополнение к этому, в остальных 3 государствах были проведены курсы по Сертификату профессиональной компетенции (CPC), перевозке опасных грузов (ADR), Обучению Консультантов по технике безопасности при перевозке опасных грузов (DGSA) и в сфере работ Таможенной службы. Основные материалы (которые должны соответствовать директиве ЕС по материалам курса) были доставлены в данные государства после завершения в них полномасштабной программы по обучению.

Из-за периода времени, который прошел между началом перевода и началом реализации программы обучения, существовала необходимость обновления некоторых учебных материалов. Помимо этого, были внесены дополнительные изменения, необходимость чего возникла в результате непонимания, выявленного в ходе проведения курса, с тем, чтобы позволить участникам обучения использовать материалы курса в своих организациях с минимальной дальнейшей адаптацией.

Чтобы ускорить процесс проверки работ, оценки по результатам экзамена с выбором ответа из нескольких вариантов и экзамена по анализу практических примеров были выставлены непосредственно в государстве участниками обучения, а затем работы были представлены в Великобританию для проверки специалистом Проекта по проведению экзаменов. Полученные результаты были отправлены каждому из менеджеров Центров по обучению в государствах после завершения оценки работ.

На основании результатов программ по обучению, в настоящее время можно заключить следующее:

- Участники отметили, что качество обучения соответствовало их ожиданиям или было выше, чем они ожидали.
- Требования курсов оказались выше ожидаемых, так как материалы и проходные требования идентичны действующим в Великобритании.
- Соответствующий принятому в Европе стандарту проходной балл по Сертификату профессиональной квалификации (CPC) является достижимым в каждом из государств.
- Участники считают особенно предпочтительным дополнительное обучение методам преподавания и обучения.

### 3.3 Отчет по планам в области законодательства

Была завершена подготовка Отчета по планам в области законодательства и его распространение начнется в январе 2001 года.

В Отчете содержатся точные сведения по следующим вопросам:

- Правила ЕС по "допуску к профессии" и их отношение к существующему законодательству по лицензированию операторов в каждом государстве.
- Конкретные рекомендации в отношении действий, которые необходимо предпринять в каждом государстве с целью совершенствования законодательства, чтобы обеспечить его соответствие международным стандартам.

При подготовке данного Отчета использовались детальные сведения, представленные в Отчете по вопросам законодательства, опубликованном в мае 2000 года, а также материалы последующих встреч с занимающими ключевые посты в каждом государстве должностными лицами. В соответствии с запросами, поступившими от представителей Министерств Транспорта стран-получателей, для каждого государства был подготовлен ряд детальных рекомендаций в отношении необходимых действий. Вследствие динамичного характера данной области

деятельности в некоторых государствах, некоторые из данных рекомендаций уже были реализованы.

### 3.4 Процесс проведения тендера

В течение Отчетного периода 2, были объявлены тендеры по поставкам оборудования для центра по обучению, в которые входил один стандартный пакет оборудования по обучению и один комплект материалов для обучения в области перевозки опасных грузов (ADR) для каждого государства. Оценка результатов была осуществлена в соответствии с правилами Тасис и, после отбора победителей тендера, были утверждены и заключены контракты на поставки во все государства. Предполагается, что поставки будут завешены к концу февраля 2001 года.

В дополнение к этому, была осуществлена оценка в соответствии с правилами Тасис по проведению тендеров на поставку вспомогательного оборудования по системе SafeTIR, а также были заключены контракты на поставку 7 партий оборудования. Предполагается, что поставки завершатся к концу февраля 2001 года. Поставка оборудования не будет осуществляться в Монголию, Таджикистан и Туркменистан, поскольку в данных государствах в течение первоначального периода выполнения контракта не будет в наличии установленной МСАТ системы SafeTIR. Тендер по поставке оборудования для таможенных служб не отвечает требованиям, изложенным в техническом задании, поскольку предложенный стандартный комплект оборудования не соответствует потребностям Получателей. В итоге, данный комплект представляет собой сочетание стандартного и нестандартного оборудования, включая как телекоммуникационное оборудование, так и компьютеры, но все оборудование представлено в рамках одного пакета согласованной бюджетной стоимости.

На заключительном этапе, некоторые получатели изменяли определенные требования, данные вопросы обсуждались с руководителем Задачи и представителями Отдела закупок Тасис с целью разработки дополнительной программы по закупкам ограниченного объема.

Далее приводятся сведения о работах, проведенных в отдельных странах по каждому модулю:

### 3.5 Армения

#### 3.5.1 Модуль А

Было определено место для размещения офисов Ассоциации Международных Автомобильных перевозчиков Армении (AIRCA). Там же будет располагаться и необходимый Центр по обучению, в настоящее время осуществляется ремонт данных помещений.

Поле успешного завершения полномасштабного обучения в рамках Проекта ТРАСЕКА, прошедшие обучение преподаватели заключили с новым Центром контракты на оказание услуг по обучению. Также было заключено соглашение между Министерством Транспорта и AIRCA, гарантирующее оказание содействия на начальном этапе работы Центра по обучению. Был установлен контакт с Академией МСАТ с целью обеспечить в будущем аккредитацию курсов.

12 участников обучения, которые были выбраны из ряда предложенных кандидатов, завершат обучение по всем аспектам учебной программы к концу января 2001 года.

Профессиональное обучение в области автомобильного транспорта представляло собой новую концепцию для Армении, и данный Центр по обучению был создан недавно. Менеджер по обучению и Директор, располагающие значительным академическим опытом, совместно подготовили рабочий вариант Бизнес-плана. Данный процесс позволил ясным образом определить, что индустрия автомобильных перевозок в Армении является не очень значительной, а также подразделяется на отдельные мелкие компании. Таким образом, рассматриваются предложения в отношении проведения курсов по широкому спектру предметов, которые могли бы принести Центру дополнительные доходы. Тем не менее, следует признать, что до того, как Центр начнет давать доход, необходимый для обеспечения его жизнеспособности в полном объеме, пройдет определенное время, что увеличивает важность поддержания связей с Министерством Транспорта.

### **3.5.2 Модуль В**

Представители Таможенной службы и Ассоциации подписали Соглашение по SafeTIR в конце июля 2000 года, данный документ был также утвержден и подписан генеральным Секретарем МСАТ.

В соответствии с графиком, представители МСАТ должны были осуществить в августе 2000 года поставку двух серверов, одного для представителей таможенной службы и одного для AIRCA, после чего в начале сентября 2000 года планировалось осуществить их установку, подсоединение и тестирование. В дополнение к этому, в начале октября 2000 года было проведено обучение представителей Таможенной Службы с целью введения системы TIR в действие к концу ноября 2000 года. Представители МСАТ подтвердили Консультанту, что поставка сервера не была осуществлена до настоящего времени, но её планируется осуществить в течение нескольких недель.

Действующее законодательство Советского периода в области перевозки опасных грузов автомобильным транспортом было получено в период проведения курса обучения по перевозке опасных грузов (ADR) в декабре 2000 года. Вопрос совместимости с положениями Соглашения по перевозке опасных грузов (ADR) обсуждался с целью внесения в законодательство потенциальных изменений с целью обеспечить возможность реализации Соглашения по ADR.

### **3.5.3 Модуль С**

На основании планов по реализации Соглашения по SafeTIR, были проведены тендеры и заключены контракты на поставку 5 компьютеров. Соглашение было проверено и подписано представителями МСАТ.

### 3.6 Азербайджан

#### 3.6.1 Модуль А

С представителями Азербайджанской Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (ABADA) было достигнуто соглашение о том, что они будут осуществлять руководство программой по обучению, а также о том, что в их офисах будет размещаться Центр по обучению.

Из общего числа потенциальных кандидатов было выбрано 12 преподавателей, и обучение в целом было закончено к декабрю 2000 года. С каждым из прошедших обучение преподавателей было заключен контракт о предоставлении новому Центру услуг по обучению. Также был заключен контракт между Азеравтонаглият (данная организация является эквивалентом Министерству Транспорта до того, как при содействии Тасис будет организовано новое Министерство) и ABADA, с целью обеспечить поддержку работы Центра на начальных этапах развития Центра по обучению.

Был установлен контакт с Академией МСАТ, и в настоящее время, после завершения обучения, ведется подготовка курсов для обучения на местах и изучается возможность аккредитации Академией МСАТ.

Профессиональное обучение в области автомобильного транспорта также представляло собой новую концепцию для Азербайджана, и данный Центр по обучению был создан недавно. Менеджер по обучению и его Заместитель подготовили рабочий вариант бизнес-плана. Данный процесс позволил ясным образом определить, что индустрия автомобильных перевозок в Азербайджане является не очень значительной, а также подразделяется на отдельные мелкие компании. В настоящее время, рассматриваются предложения в отношении проведения курсов по широкому спектру предметов, которые могли бы принести Центру дополнительные доходы. Тем не менее, следует признать, что до того, как Центр начнет давать доход, необходимый для обеспечения его жизнеспособности в полном объеме, пройдет определенное время, что увеличивает важность поддержания связей с Азеравтонаглият.

#### 3.6.2 Модуль В

Системы TIR и SafeTIR действуют в полном объеме при участии ABADA и Таможенной Службы.

Конвенция по ADR еще не была утверждена Парламентом, на настоящем этапе проходят соответствующие процедуры.

#### 3.6.3 Модуль С

Были завершены тестовые сеансы передачи данных между ABADA и МСАТ в рамках системы SafeTIR, и в настоящее время данная система может эксплуатироваться в полном объеме.

Таможенная служба располагает сетью для сбора данных, включая 20 локальных сетей (LAN), но в основных офисах TIR в точке назначения (O/D) в настоящее

время используются факсы для передачи данных в ABADA с целью дальнейшей отправки в Женеву. В результате этого, возможны задержки и ошибки вследствие перепечатки данных.

Таможня дала согласие на приемку 6 ПК от проекта с целью их размещения в основном Офисе в точке назначения, в данную поставку также войдет предоставляемое МСАТ дополнительное программное обеспечение с целью предоставить возможность более быстрой и легкой передачи данных. Контракты на поставку были заключены в ноябре 2000 года.

### **3.7 Грузия**

#### **3.7.1 Модуль А**

С Ассоциацией Международных Автомобильных перевозчиков Грузии (GIRCA) было достигнуто соглашение об осуществлении руководства программой по обучению. Для размещения Центра по обучению ей было предоставлено помещение в Техническом Университете, которое в настоящее время переоборудуется.

Из общего числа обладающих соответствующими качествами потенциальных кандидатов, было выбрано 12 преподавателей, и к декабрю 2000 года был завершен весь процесс обучения. С каждым из прошедших обучение преподавателей был заключен Контракт о предоставлении новому Центру услуг по обучению. Также был заключен контракт между Министерством Транспорта и GIRCA, с целью обеспечить поддержку работы Центра на начальных этапах развития Центра по обучению.

Был установлен контакт с Академией МСАТ, и в настоящее время, после завершения обучения, осуществляется подготовка новых курсов и изучается возможность аккредитации Академией МСАТ.

Профессиональное обучение в области автомобильного транспорта также представляло собой новую концепцию для Грузии, и данный Центр по обучению был создан недавно. Представители Консультанта оказывали содействие Менеджеру по обучению в процессе подготовки рабочего варианта Бизнес-плана. Данный процесс позволил ясным образом определить, что индустрия автомобильных перевозок в Грузии является не очень значительной, а также подразделяется на отдельные мелкие компании. В настоящее время, рассматриваются предложения в отношении проведения курсов по широкому спектру предметов, которые могли бы принести Центру дополнительные доходы. Тем не менее, следует признать, что до того, как Центр начнет давать доход, необходимый для обеспечения его жизнеспособности в полном объеме, пройдет определенное время, что увеличивает важность поддержания связей с Министерством Транспорта.

#### **3.7.2 Модуль В**

Национальная Ассоциация (GIRCA) более двух лет осуществляла выдачу карнетов TIR транспортным компаниям Грузии в объеме, приблизительно, 1 000 в год с

использованием предоставленного МСАТ сервера. GIRCA передает данные по выписанным ей карнетам в рамках системы (SafeTIR) только в МСАТ. Тем не менее, в настоящее время, представители Таможенной службы дали согласие на использование систем TIR и SafeTIR и в октябре 2000 года подписали соответствующий протокол.

Были получены законодательные документы по перевозке опасных грузов автомобильным транспортом, и в ходе проведения учебного курса в декабре 2000 года было проведено обсуждение их соответствия требованиям Соглашения по ADR.

### **3.7.3 Модуль С**

В ожидании подписания соглашения по SafeTIR, которое, как ожидалось, состоится в течение 2000 года, были проведены тендеры и заключены контракты на поставку в рамках проекта 6 персональных компьютеров.

Недавно, представители таможенной службы обратились с просьбой относительно предоставления дополнительного оборудования (в соответствии с анализом их требований после подписания в октябре 2000 года Соглашения по SafeTIR), в настоящее время, данные предложения обсуждаются с Руководителем задачи и представителями Отдела по закупкам Тасис в отношении возможностей осуществления закупок на основании прямой договоренности.

## **3.8 Казахстан**

### **3.8.1 Модуль А**

Союз Международных автомобильных перевозчиков республики Казахстан (KazATO) представил подтверждение относительно того, что его представители будут руководить программой по обучению, а также относительно завершения создания нового Центра по обучению.

Из общего числа потенциальных кандидатов было выбрано 12 преподавателей, и в полном объеме обучение было закончено к ноябрю 2000 года. С каждым из прошедших обучение преподавателей было заключен Контракт о предоставлении новому Центру услуг по обучению. Также был заключен контракт между Министерством Транспорта и KazATO с целью обеспечить поддержку работы Центра по обучению на начальных этапах его развития.

Был установлен контакт с Академией МСАТ, и в настоящее время, после завершения обучения, ведется подготовка курсов для обучения на местах и изучается возможность аккредитации Академией МСАТ.

Профессиональное обучение в области автомобильного транспорта для водителей хорошо организовано в Казахстане, хотя и представляет собой относительно новую концепцию в отношении проведения курсов для менеджеров.

При содействии экспертов Проекта, Менеджер по обучению и его Заместитель подготовили рабочий вариант Бизнес-плана, который включает некоторые курсы по предметам, не связанным с автомобильным транспортом, в настоящее время от

данного специалиста ожидается осуществление определенных усовершенствований плана, а затем подготовка обязательств в данной области для Центра по обучению.

### 3.8.2 Модуль В

Новый Меморандум о Сотрудничестве (MoU) в области SafeTIR между МСАТ, KazATO и Таможенной службой был подписан в октябре 2000 года во время совместного визита представителей Консультанта и МСАТ.

Были получены законодательные документы в области перевозки опасных грузов автомобильным транспортом, и во время обучения в области ADR в сентябре 2000 года также обсуждались вопросы их соответствия требованиям Соглашения по ADR.

### 3.8.3 Модуль С

В ожидании подписания соглашения по SafeTIR, которое, как ожидалось, состоится в течение 2000 года, были проведены тендеры и заключены контракты на поставку в рамках проекта 6 персональных компьютеров.

Они будут размещаться в основном офисе, расположенном в точке назначения и связаны с предоставленным МСАТ сервером, установленным в главном офисе Таможенной службы в Астане. Таможенная служба предоставит необходимую для его работы выделенную телефонную линию. Предполагается, что система будет введена в эксплуатацию в срок, чтобы персональные компьютеры, поставка которых осуществляется в ходе проекта, можно было объединить с ней в рамках сети с целью использования в системе SafeTIR.

## 3.9 Кыргызстан

### 3.9.1 Модуль А

Руководство и контроль над деятельностью Центра по обучению будет осуществлять Ассоциация Международных Автомобильных перевозчиков Киргизской республики (AIA Кыргызстана), он будет размещаться в новых офисах данной организации, расположенных рядом с Министерством Транспорта. Основной офис будет также использоваться в качестве учебного класса, поиск дополнительных помещений для обучения будут подбираться по мере роста спроса.

Обучение по всем предметам было завершено к октябрю 2000 года, из первоначально предложенного списка из 20 кандидатов было выбрано 12 участников обучения. С каждым из прошедших обучение преподавателей было заключен Контракт о предоставлении новому Центру услуг по обучению. Также был заключен контракт между Министерством Транспорта и AIA Кыргызстана с целью обеспечить поддержку работы Центра по обучению на начальных этапах его развития.

Профессиональное обучение в области автомобильного транспорта представляло собой новую концепцию для Кыргызстана, и данный Центр по обучению создавался заново. При содействии представителей Проекта, Менеджер по обучению и его Заместитель подготовили рабочий вариант Бизнес-плана, в настоящее время ожидается осуществление определенных усовершенствований

плана, а затем подготовка обязательств в данной области для Центра по обучению. Индустрия автомобильных перевозок в Кыргызстане является не очень значительной, а также подразделяется на отдельные мелкие компании, поэтому в настоящее время рассматриваются предложения в отношении проведения курсов по широкому спектру предметов, которые могли бы позволить Центру получить дополнительные доходы, поскольку до того, как Центр начнет давать доход, необходимый для обеспечения его жизнеспособности в полном объеме, пройдет определенное время.

### 3.9.2 Модуль В

AIA Кыргызстана располагает аккредитацией МСАТ и, согласно отчетам, учебный семинар, который состоялся сентябре 2000 года, был чрезвычайно успешным. Поставка сервера для AIA была осуществлена в декабре 2000 года, при этом предполагалось начать выдачу карнетов к началу января 2001

На данном этапе, не имеется твердых планов, но были получены местные законодательные документы в области транспортировки опасных грузов автомобильным транспортом, по реализации Соглашения по ADR, а также было проведено обсуждение возможных способов их реализации.

### 3.9.3 Модуль С

После принятия решение относительно того, что Таможенной службе сервер предоставлен не будет, был проанализирован список оборудования, поставка которого осуществляется в рамках Проекта, пройдет процесс утверждения Европейской Комиссией оборудования, поставка которого осуществляется по прямой договоренности.

Также были рассмотрены альтернативные способы предоставить Таможенной службе возможность осуществлять сбор данных по грузам, отправляемым в рамках системы SafeTIR из всех основных офисов, расположенных в точках назначения (O/D) и направлять информацию в центральный таможенный пункт в Бишкеке, после чего данные могли бы вручную вводиться на сервер МСАТ, расположенный в AIA Кыргызстана.

Следует признать, что хотя данное решение и не является идеальным, подобный подход использовался во всех государствах ТРАСЕКА. Пока в связи с объемом перевозок в рамках системы TIR не потребуется лучшее решение, а также пока действует сеть электронной связи Таможенной службы, подобный подход можно считать приемлемым.

## 3.10 Молдова

### 3.10.1 Модуль А

Эксплуатация и руководство действующего в качестве модели Центра по обучению, который был организован СИРТИ, осуществляется под контролем Национальной Ассоциации (АИТА), являющейся членом МСАТ. Ассоциация владеет контрольным пакетом акций СИРТИ. Недавно было осуществлено переоборудование Центра по обучению.

Специалисты СИРТИ включили большинство нового учебного материала, предоставленного проектом, в проводимые курсы. Также к концу апреля 2001 года планируется получить аккредитацию от Академии МСАТ.

12 преподавателей завершили весь курс обучения и продолжили работу на учебных курсах в СИРТИ. С каждым из прошедших обучение преподавателей было заключен контракт о предоставлении СИРТИ услуг по обучению. Также был заключен контракт между Министерством Транспорта, организацией по обучению СИРТИ и Ассоциацией АИТА с целью обеспечить их поддержку.

Было также предоставлено содействие со стороны специалистов Проекта в ходе подготовки оригинала рабочего варианта Бизнес-плана, и теперь необходимо внести в него определенные усовершенствования и подготовить обязательства в данной области для Центра по обучению.

### **3.10.2 Модуль В**

Система SafeTIR действует в полном объеме и как АИТА, так и Таможенные службы обеспечивают эффективное предоставление услуг МСАТ.

При подготовке рабочего варианта Национального законодательства по перевозке опасных грузов (ADR) имели место некоторые отсрочки, но в течение нескольких недель ожидаются определенные перестановки на ключевых постах в Правительстве, что, как предполагается, должно обеспечить дальнейший прогресс. Были представлены рекомендации по рабочим вариантам законодательных актов, и один из представителей Министерства Транспорта прошел дополнительную подготовку в рамках курса по перевозке опасных грузов (ADR) в июле 2000 года.

### **3.10.3 Модуль С**

Представители Таможенной службы представили запросы относительно поставки в рамках Проекта определенных типов компьютерного оборудования, и данные договоренности в настоящее время достигли завершающей стадии закупок. Был заключен контракт.

Ранее, была осуществлена детальная оценка внутренней системы таможенного контроля, а также её взаимодействия с системой SafeTIR. Полученные данные используются в рамках Проекта для определения потенциала с целью применения в случае необходимости подобных систем в других государствах.

## **3.11 Монголия**

### **3.11.1 Модуль А**

Центр по обучению размещается и действует в помещении Института по инфраструктуре (ИТИ), но общий контроль над деятельностью центра осуществляется Национальной ассоциацией автомобильных перевозчиков Монголии (NARTAM).

Обучение 12 выбранных преподавателей был завершено к сентябрю 2000 года. С каждым из прошедших обучение преподавателей было заключен Контракт о

предоставлении ИТІ услуг по обучению. Также был заключен контракт между Министерством, несущим ответственность за транспорт (MID), осуществляющей обучение организацией (ИТІ) и Ассоциацией NARTAM, с целью обеспечить их поддержку.

Профессиональное обучение в области автомобильного транспорта представляет собой новую концепцию для Монголии, поэтому данный Центр по обучению был основан недавно. При содействии представителей Проекта, Менеджер по обучению и его Заместитель подготовили рабочий вариант Бизнес-плана, в настоящее время, ожидается осуществление определенных усовершенствований плана, а затем подготовка обязательств в данной области для Центра по обучению. Индустрия автомобильных перевозок является незначительной, а также подразделяется на мелкие компании, поэтому в настоящее время также рассматриваются предложения по проведению курсов по широкому спектру предметов. До того, как Центр начнет давать доход, необходимый для обеспечения его жизнеспособности в полном объеме, пройдет определенное время.

При полном содействии со стороны Министерства, отвечающего за деятельность транспорта в Монголии (MID), Консультант поддержал заявку Ассоциации NARTAM на вступление в МСАТ. Заявка Ассоциации NARTAM была принята на конференции МСАТ, состоявшейся в ноябре 2000 года.

### **3.11.2 Модуль В**

Прогресс в ходе утверждения системы TIR с целью поддержать соответствующий законодательный акт в Парламенте проходил медленнее, чем ожидалось, но недавние кадровые перестановки в Министерстве, отвечающем за деятельность транспорта (MID) в настоящее время содействуют ускорению процесса.

В то время, как не существует твердых предложений по подписанию Соглашения по перевозке опасных грузов (ADR), Министерство проявляет заинтересованность в рассмотрении данного вопроса и в содействии, которое оказывается при этом со стороны Проекта.

### **3.11.3 Модуль С**

Деятельность по данному Модулю не представляется возможной до подписания Ассоциацией NARTAM формальной заявки в МСАТ по присоединению к Конвенции по TIR, а также до утверждения Правительством работ по внедрению системы SafeTIR.

## **3.12 Таджикистан**

### **3.12.1 Модуль А**

Руководство и контроль над деятельностью Центра по обучению осуществляется Национальной Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков (АББАТ), в распоряжении которой имеется Транспортная Академия. Ассоциация является членом МСАТ.

Курсы по Сертификату профессиональной квалификации, как в области пассажирского транспорта, так и грузовых перевозок были в полном объеме

проведены в декабре 2000 года. Обучение было проведено в Душанбе, в курсах приняли участие 12 студентов, выбранных из списка, подготовленного при активном содействии Правительства и Ассоциации АББАТ. С каждым из прошедших обучение преподавателей было заключен Контракт о предоставлении АББАТ услуг по обучению. Также был заключен контракт между Министерством транспорта и Ассоциацией АББАТ, с целью обеспечить поддержку.

Профессиональное обучение в области автомобильного транспорта для руководителей представляет собой новую концепцию для Таджикистана, данный Центр по обучению ранее занимался исключительно обучением водителей.

Было проведено обсуждение рабочего варианта Бизнес-плана, был разработан предварительный вариант. Индустрия автомобильных перевозок в Кыргызстане является не очень значительной, а также подразделяется на отдельные мелкие компании, поэтому в настоящее время также рассматриваются предложения в отношении проведения курсов по широкому спектру предметов. Для того, чтобы Центр начал давать доход, необходимый для обеспечения его жизнеспособности в полном объеме, должно пройти определенное время.

### **3.12.2 Модуль В**

В рамках первоначальной структуры проекта, вряд ли имеются достаточные перспективы в отношении достижения соглашения с МСАТ по внедрению соглашения в сфере TIR при существующих в настоящее время условиях. Существует понимание в отношении того, что особенную озабоченность могут вызывать вопросы обеспечения необходимого страхования, а также гарантий со стороны государства.

Хотя Правительство хотело бы присоединиться к Соглашению по ADR с целью обеспечить условия для торговли с Ираном, срок может оказаться недостаточным для принятия соответствующих законодательных актов в Парламенте.

### **3.12.3 Модуль С**

Деятельность по данному Модулю не представляется возможной прежде, чем с МСАТ будет достигнуто соглашение по Конвенциям TIR и SafeTIR.

## **3.13 Туркменистан**

### **3.13.1 Модуль А**

Туркменская Ассоциация Международных Автомобильных перевозчиков (THADA), член МСАТ, является признанным участником принадлежащей государству индустрии в области автомобильных перевозок, находящейся под непосредственным контролем Министерства Транспорта.

В офисах, THADA, расположенных в здании, используемом и другими организациями, работающими в сфере транспорта, были выделены помещения для проведения обучения.

Из большого списка предложенных кандидатов, было выбрано 12 преподавателей, все аспекты программы по обучению были завершены к концу октября 2000 года. С

каждым из прошедших обучение преподавателей был заключен Контракт о предоставлении новому Центру услуг по обучению. Также был заключен контракт между Министерством Транспорта и THADA с целью обеспечить поддержку Центру по обучению на ранних этапах его развития.

Оказывалось содействие в налаживании контактов между Центром по обучению и Академией МСАТ, и согласно имеющимся данным, был достигнут определенный прогресс в отношении получения аккредитации действующих учебных курсов.

Профессиональное обучение в области автомобильного транспорта представляет собой новую концепцию для Туркменистана, и данный Центр по обучению создавался заново.

Менеджер по обучению и его Заместитель подготовили рабочий вариант Бизнес-плана, но индустрия автомобильных перевозок является незначительной, а также подразделяется на мелкие компании. В настоящее время также рассматриваются предложения по проведению курсов по широкому спектру предметов, но до того, как Центр начнет давать доход, необходимый для обеспечения его жизнеспособности в полном объеме, пройдет определенное время.

### **3.13.2 Модуль В**

При содействии специалистов Консультанта, THADA на настоящий момент завершила подготовку основного пакета документов по TIR, ожидается получение ответа из МСАТ. Все вопросы, связанные с деятельностью по TIR регулярно обсуждаются Правительством и МСАТ и, согласно имеющимся у Консультанта сведениям, они в основном связаны с международными финансовыми гарантиями.

Были получены законодательные документы в области перевозки опасных грузов автомобильным транспортом и в настоящее время, после завершения обучения в области ADR в октябре 2000 года, продолжается обсуждение их соответствия положениям Соглашения по ADR.

### **3.13.3 Модуль С**

Деятельность по данному Модулю не представляется возможной до ввода в действие систем TIR и SafeTIR.

## **3.14 Украина**

### **3.14.1 Модуль А**

Руководство и контроль над деятельностью центра по обучению будет осуществляться Ассоциацией Международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), которая является членом МСАТ. На средства Проекта, к концу декабря 2000 года предполагается завершить переоборудование двух учебных классов, с тем, чтобы они были готовы к проведению первого из новых курсов, которое планируется в середине января 2001 года.

АСМАП вводит в курсы, которые проводятся в настоящее время, большое количество данных из новых учебных материалов, предоставленных Проектом, они также направили в Академию МСАТ заявку на аккредитацию.

12 преподавателей завершили полный курс обучения и продолжают работать на учебных курсах АСМАП. С каждым из прошедших обучение преподавателей было заключен Контракт о предоставлении АСМАП услуг по обучению. Также был заключен контракт между Министерством Транспорта и АСМАП с целью обеспечить их поддержку.

Эксперты Проекта осуществляли содействие в разработке оригинала рабочего варианта Бизнес-плана, который в настоящее время необходимо усовершенствовать и подготовить обязательства в данной области для Центра по обучению.

### 3.14.2 Модуль В

Эксплуатация систем TIR и SafeTIR осуществляется в полном объеме.

Законодательные акты по перевозке опасных грузов (ADR) проходят через Парламент, и к концу 2000 года ожидается их ратификация в полном объеме. Как ожидается, все водители, осуществляющие транспортировку опасных грузов, должны будут к концу 2002 года пройти подготовку на прошедших сертификацию учебных курсах. АСМАП ожидает, что их курсы получат сертификат.

### 3.14.3 Модуль С

Таможенная служба уже располагает комплексной компьютерной сетью национального масштаба, в которую входит более 7 000 персональных компьютеров. Тем не менее, представители службы представили запрос на предоставление дополнительного компьютерного оборудования с целью расширения своей системы, что было учтено при подготовке международного тендера. Контракт на поставку был утвержден и подписан.

## 3.15 Узбекистан

### 3.15.1 Модуль А

Руководство и контроль над деятельностью центра по обучению будет осуществлять Ассоциация Международных Автомобильных перевозчиков Узбекистана (AIRCUZ), являющаяся членом МСАТ. На первом этаже офиса Ассоциации был оборудован учебный класс.

AIRCUZ вводит в курсы, которые проводятся в настоящее время, большое количество данных из новых учебных материалов, предоставленных Проектом, они также направили в Академию МСАТ заявку на аккредитацию.

12 преподавателей завершили курс обучения по Сертификату профессиональной квалификации (СРС) в сфере пассажирских перевозок и грузовых перевозок и продолжают работать на учебных курсах AIRCUZ. С каждым из прошедших обучение преподавателей было заключен Контракт о предоставлении AIRCUZ услуг по обучению. Также существует контракт между Правительственным

Агентством, ответственным за работу транспорта, и AIRCUZ с целью обеспечить поддержку.

Специалисты Проекта оказали содействие при подготовке оригинала рабочего варианта Бизнес-плана, который в настоящее время необходимо усовершенствовать и подготовить обязательства в данной области для Центра по обучению.

### 3.15.2 Модуль В

Результатом совместного визита, проведенного специалистами МСАТ и Консультанта в октябре 2000 года, стало решение всех технических вопросов по системе SafeTIR, что встретило положительную оценку представителей AIRCUZ и Таможенной службы. Была осуществлена установка и проведено тестирование двух серверов МСАТ в рамках системы SafeTIR. Необходимая для обеспечения деятельности системы SafeTIR в полном объеме выделенная телефонная линия для использования обоими серверами должна была быть предоставлена AIRCUZ Таможенной службой.

В течение всего данного периода сохранялась работоспособность системы TIR, хотя внедрение системы SafeTIR не было осуществлено по техническим причинам.

Были получены законодательные документы в области транспортировки опасных грузов автомобильным транспортом, а также был осуществлен анализ их соответствия положениям Соглашения по ADR.

### 3.15.3 Модуль С

Поскольку предполагается, что сохраняющиеся в сфере деятельности Таможенной службы проблемы по внедрению системы SafeTIR будут разрешены в течение 2000 года, в течение января 2000 года были проведены тендеры на поставку в рамках Проекта 16 персональных компьютеров и подписаны контракты.

Данное оборудование предполагается разместить в главном офисе, расположенном в точке назначения и обеспечить связь с предоставленным МСАТ сервером, установленным в основном офисе Таможенной службы в Ташкенте. Ожидается, что система будет введена в строй к моменту поставки персональных компьютеров в рамках Проекта с целью создания сети для использования в рамках SafeTIR.

## 3.16 Связь с другими проектами

Команда экспертов проекта, работающая для Консультанта, продолжила установление контактов и встречи с представителями других проектов, связанных с проектом, работы по которому проводятся в настоящее время, включая:

- ТРАСЕКА – Проект по Объединенной Комиссии
- ТРАСЕКА – Создание Министерства транспорта в Азербайджане
- Тасис – Оптимизация грузопотоков по транспортным коридорам II и IX
- Тасис - Программа по пропускным пунктам
- ТРАСЕКА – Программа по прогнозированию транспортных потоков
- Азиатский Банк Развития (ADB) Программа по реформе таможенного законодательства

### 3.17 Изменения Начальной программы

В течение отчетного периода был достигнут прогресс аналогичный описанному в разделах 3.5 и 3.7 Начального отчета, за следующим исключением:

#### 3.17.1 Модуль А

Тендеры по обучению и по поставке оборудования по перевозке опасных грузов были отсрочены, в основном, по причине необходимости проведения внутренних процедур согласования Тасис, которые в настоящий момент завершены.

Представители Консультанта провели обучение во всех государствах, при необходимости, используя арендуемое оборудование. Поставка оборудования в рамках Проекта будет осуществлена к моменту, когда большинство Центров по обучению будут готовы к проведению новых курсов, но до этого момента в центрах уже используется оборудование, которое имеется в их распоряжении или которое они могут арендовать.

#### 3.17.2 Модуль В

По данному направлению деятельности не было отмечено каких-либо изменений.

#### 3.17.3 Модуль С

Проведение тендера на поставку оборудования для Таможенной службы было отсрочено по следующим причинам:

- Требования Таможенных служб по внедрению системы SafeTIR не являются идентичными. В результате этого, возникла необходимость по подготовке индивидуальных пакетов оборудования для поставки, а не поставки оборудования в виде стандартного пакета, в соответствии с указаниями Технического задания.
- Полученные с запозданием запросы от некоторых Таможенных управлений по внесению изменений в спецификации.

Отсрочка не оказала влияние на ход Проекта, поскольку большинство потенциальных получателей только в настоящее время подготовились к внедрению системы SafeTIR в полном объеме.

### 3.18 Общий обзор хода работ

В Форме 2.2 приводятся детальные сведения относительно программы работ и ресурсов, используемых в ходе отчетного периода. По сравнению с программой работ, изложенной в Форме 1.6 Отчета о Ходу работ No.2, в процессе реализации графика работ имеются только незначительные изменения по программе визитов. Имеет место незначительное увеличение запланированного времени работы консультантов в ЕС для персонала категорий 2 и 3 по составляющей проекта, связанной с обучением, было в значительной степени увеличено время работы местного персонала. Причины этого состояли в следующем:

- Увеличение объема ресурсов на перевод, необходимых для обновления учебных материалов, а также для перевода Отчета по планам в области законодательства.

- Продолжение работ по подготовке интерактивного компакт-диска, содержащего все материалы по обучению, а также дополнительные рекомендации по процедурам проведения экзаменов и мониторингу данного процесса.
- Увеличение объема использования местных специалистов в ходе содействия в процессе подготовки рабочих вариантов Бизнес-планов.
- Проведение дополнительных встреч с представителями Таможенной службы, с целью завершения подготовки спецификаций оборудования.

В Форме 2.3, представляющей собой Отчет об использовании ресурсов, указывается, что Консультант израсходовал, приблизительно, 80% ресурсов на персонал в течение 15 месяцев. Это соответствует плану из-за меньшей потребности в использовании персонала на заключительном этапе работы Проекта, когда большая часть программы по обучению уже завершена, когда утверждены все планы по поставке оборудования и осуществляется его установка.

В Форме 2.4, представляющей собой План по результатам работ, приводятся детальные сведения по ходу проводимых Консультантом работ в соответствии с Начальным планом работ и Техническим Заданием. В настоящее время работы по Проекту проходят надлежащим образом. Было отмечено увеличение отсрочек при проведении тендеров на поставку оборудования, описание которых приводится в разделе 3.4, но не ожидается, что данные задержки окажут влияние на общую программу работ, как показано в соответствующих разделах.





**Форма 2.3: ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕСУРСОВ**

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: август – декабрь 2000	Дата заполнения: январь 2001	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.

РЕСУРСЫ/ОБЪЕМ РАБОТ		ВСЕГО ПО ПЛАНУ	ПЕРИОД ПЛАНИРОВАНИЯ	ПЕРИОД РЕАЛИЗАЦИИ	РАНЕЕ РЕАЛИЗОВАНО	ВСЕГО РЕАЛИЗОВАНО	ОСТАЛОСЬ В НАЛИЧИИ	
ПЕРСОНАЛ							Остаток	
A1	Категория 1 в ЕС	138	25	20	96	116	22	
A2	Категория 1 в странах СНГ/Центральной и Восточной Европы	769	200	180	355	535	234	
A3	Категория 2 в ЕС	59	25	20	23	43	16	
A4	Категория 2 в странах СНГ/Центральной и Восточной Европы	418	250	250	54	304	114	
A5	Категория 3 в ЕС	294	100	80	147	227	67	
A6	Категория 3 в странах СНГ/Центральной и Восточной Европы	183	200	130	74	204	-21	
A7	Местные эксперты (по субконтракту с западной компанией)	120	100	40	70	110	10	
A8	Местные эксперты и технические специалисты	740	150	140	620	760	-20	
A9	Устные переводчики	500	250	290	117	407	93	
A10	Письменные переводчики	500	250	84	200	284	216	
A11	Водители	370	150	146	83	229	141	
ИТОГО		4091	1700	1380	1839	3219	872	



**Форма 2.4: ПЛАН ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАБОТ**

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: август – декабрь 2000		Дата заполнения: январь 2001		Консультант ЕС: Скотт Вилсон			
Показатели выполнения работ		Отклонение от первоначального плана + или -		Причина отклонения			
Отчет по планам в области законодательства		0		0 в связи с приоритетом перевода учебных материалов			
Введенные в строй Центры по обучению		0					
Бизнес-план для каждого центра		+3 месяца		Продолжается подготовка планов в регионах			
Завершение учебных курсов в регионе		0					
Наличие оборудования в каждом учебном центре		- 4 месяца		Задержки в согласовании процедуры тендера и утверждении тендерной документации, внесение изменений в спецификации в связи с продолжительностью тендерного периода.			
Завершение курсов, прохождение ими контроля и утверждение курсов		0					
Подписание и выполнение всеми странами Конвенции по TIR		0		Задержки в согласовании процедуры тендера и утверждении тендерной документации.			
Подписание и выполнение всеми странами Соглашения по ADR		0					
Использование всеми странами, подписавшими Конвенцию по TIR, системы SAFETIR		0		Задержки в согласовании процедуры тендера и утверждении тендерной документации.			
Расширение внутренней сети с использованием оборудования связи		- 4 месяца					

## 4 ПЛАНИРОВАНИЕ РАБОТ НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

В результате продления Проекта на период в 15 месяцев, специалисты Консультанта будут осуществлять надзор над процессом установки и тестирования оборудования, поставку которого предполагается осуществить. Также планируется проведение визитов по мониторингу местных курсов по обучению, которые должны будут проводиться Центрами по обучению; в ходе этих визитов будет оказываться дальнейшее содействие по подготовке бизнес-планов, также будут производиться проверки по любым вопросам, связанным с гарантией на оборудование.

Следует отметить, что данная стратегия означает, что группа экспертов Проекта не будет постоянно работать в регионе на протяжении всего следующего отчетного периода. Тем не менее, планируется проведение ряда визитов специалистами команды Проекта с целью выполнения описанных выше задач, при этом будут поддерживаться контакты при участии местных специалистов.

В ходе предстоящего отчетного периода, наиболее важные общие вопросы будут заключаться в следующем:

- Мониторинг
- Подготовка Бизнес-планов
- TIR и SafeTIR.

### 4.1 Программа по обучению преподавателей в рамках ТРАСЕКА

В январе 2001 года будут завершены следующие курсы программы по обучению:

- Армения Сертификат профессиональной квалификации по пассажирским и грузовым перевозкам
- Таджикистан ADR, DGSA и курс обучения в сфере деятельности Таможенной службы
- Узбекистан ADR, DGSA и курс обучения в сфере деятельности Таможенной службы

После завершения учебной программы, во всех 11 государствах будет существовать потенциал для проведения курсов в прошедших процесс согласования Центрах по обучению. В течение следующего отчетного периода, представителями Консультанта будет осуществляться мониторинг преподавателей посредством проведения курсов в национальном масштабе или групповых семинаров в основных местах проведения работ. Сроки и место проведения данных визитов по мониторингу будет зависеть от графика проведения Центрами по обучению соответствующих учебных курсов.

Процесс проведения экзаменов будет далее обсуждаться с целью согласования процедуры, которая могла бы гарантировать обеспечение окончательного соответствия международным стандартам. Будет предоставлено дальнейшее содействие с целью ратификации курсов Академией МСАТ.

Произошла задержка в процессе подготовки интерактивного CD-ROM для всех Центров по обучению, но его выпуск состоится в феврале 2001 года. На нем будут представлены все учебные материалы, которые использовались на учебном курсе по менеджменту в Великобритании, а также все основные материалы, использовавшиеся во время проведения местных курсов по обучению. Это позволит предоставить единый источник, содержащий все необходимые данные, который будет являться дополнением к учебным материалам, представленным в обычной форме и соответствующим материалам по международным автомобильным перевозкам, таким как тексты Конвенций. Таким образом, в распоряжении каждого Центра будет библиотека, включающая CD-ROM, дискеты книги. Задержка в предоставлении CD-ROM не повлияет на возможность Центров по обучению проводить курсы.

#### **4.2 Бизнес-планы**

Подробное описание процедуры подготовки Бизнес-планов и продолжающихся работ приводится в Приложениях 1-3.

#### **4.3 Отчет по планам в области законодательства**

Публикация Отчета по планам в области законодательства состоится к концу января 2001 года.

Рекомендации по внесению изменений или по корректировке существующего законодательства в каждом из государств будут представлены с целью обеспечить необходимость профессиональной квалификации при осуществлении эксплуатационной деятельности в области автомобильного транспорта, что позволит осуществлять поддержку программы по обучению.

#### **4.4 Стратегия проведения тендера**

Как и ожидалось, некоторые национальные Таможенные управления завершили подготовку спецификаций по компьютерному оборудованию только на заключительном этапе. Некоторые требования оказались несовместимыми с тендерными спецификациями, которые были включены ранее в рамки международного тендера и, таким образом, была разработана дополнительная программа по обучению.

В некоторых государствах в особых случаях, Руководитель Задачи и Отдел по поставкам Tacis утвердили возможность проведения прямого тендера. Данный вопрос будет рассматриваться в течение следующего отчетного периода.

Пропорциональный объем оборудования, приобретаемого в рамках прямых поставок, не представляется особенно значительным, по отношению к общему объему поставок, осуществляемому в рамках первоначального международного тендера.

Представители Консультанта будут осуществлять надзор над процессом проведения прямого тендера, в соответствии с правилами Тасис. В дополнение к этому, специалисты Консультанта будут в произвольном порядке осуществлять инспекции оборудования после установки с целью обеспечить соответствие задачам Проекта.

#### **4.5 TIR и SafeTIR**

Программа по внедрению Конвенции TIR и системы SafeTIR будет и в дальнейшем проводиться совместно с МСАТ, который будет в полном объеме получать данные о процессе её проведения. Невозможно было избежать отсрочки визита эксперта Консультанта по SafeTIR на Кавказ, и в настоящее время его проведение планируется на конец февраля / начало марта 2001 года.

В ходе данного визита Таможенной службе будет оказано содействие в процессе осуществления интеграции предоставленного Проектом оборудования в существующую систему. Представители Таможенной службы уверены, что обладают знаниями, необходимыми для оптимизации работы системы SafeTIR, которую предполагается осуществить с использованием данного оборудования, но рады использовать предоставленную возможность и обсудить технические детали, с целью обеспечения полной ясности по всем вопросам.

#### **4.6 Планы действий в странах**

Указанные в графике даты носят предварительный характер и могут изменяться из-за непредвиденных обстоятельств.

##### **4.6.1 Армения**

Деятельность команды Проекта в рамках Модуля А будет сосредоточена на завершении работ по подготовке уточненного Бизнес-плана, самое позднее, к концу августа 2001 года, после завершения курсов по обучению в январе 2001 года. Работа по мониторингу учебных курсов будет координироваться в других Центрах по обучению на Кавказе. Поставка оборудования для Центров по обучению и для курсов в области перевозки опасных грузов (ADR) ожидается к концу февраля 2001 года.

В рамках Модуля В, основное значение будет придаваться оказанию содействия МСАТ и Таможенной службе с целью завершения работ по установке системы SafeTIR в пилотном режиме к апрелю 2001 года. Также будет оказано содействие в процессе внедрения законодательства по перевозке опасных грузов (ADR).

Поставка вспомогательного оборудования в рамках Модуля С планируется к концу февраля 2001 года.

#### 4.6.2 Азербайджан

Команда экспертов Проекта продолжит работы по оптимизации Бизнес-плана и планирует завершить их, самое позднее, к концу августа 2001 года. Мониторинг курсов по обучению будет координироваться в других государствах Кавказа. Поставка оборудования для Центра по обучению и для курсов в области перевозки опасных грузов (ADR) ожидается к концу февраля 2001 года.

Работы в рамках Модуля В будут заключаться в осуществлении мониторинга процесса внедрения законодательства по перевозке опасных грузов (ADR) и, при необходимости, в оказании содействия.

Деятельность в рамках Модуля С будет состоять в оказании содействия Таможенной службе в ходе установки поставляемого в рамках Проекта оборудования, что ожидается к концу февраля 2001 года, а также в получении от МСАТ всего необходимого программного обеспечения для вспомогательного оборудования, поставка которого осуществляется.

#### 4.6.3 Грузия

В рамках Модуля А, группа специалистов Проекта осуществит оптимизацию Бизнес-плана, самое позднее, к концу августа 2001 года. Процесс мониторинга курсов по обучению будет координироваться на Кавказе. Создание Центра по обучению и поставка оборудования для обучения в области перевозки опасных грузов (ADR) ожидается к концу февраля 2001 года.

В отношении внедрения системы SafeTIR представителями Таможенной службы в рамках Модуля В, задача будет состоять в оказании содействия по вводу в эксплуатацию системы SafeTIR посредством установления связей с используемой системой, установленной ASYCUDA в Тбилиси.

Поставка оборудования в рамках Модуля С ожидается к концу февраля 2001 года.

#### 4.6.4 Казахстан

В рамках Модуля А, команда экспертов Проекта осуществит оптимизацию Бизнес-плана для Центра по обучению KazATO, а также будет проводить мониторинг учебных курсов, координируя деятельность в Средней Азии, до конца августа 2001 года. Создание Центра по обучению и поставка оборудования для обучения в области перевозки опасных грузов (ADR) ожидается к концу февраля 2001 года.

Основная задача в рамках Модуля В будет состоять в разрешении проблем, существующих в отношении системы SafeTIR, наличие которых было определено во время совместного визита специалистов Консультанта и МСАТ, состоявшегося в октябре 2000 года.

Представляется, что специалистам Таможенной службы может потребоваться содействие в процессе внедрения системы SafeTIR в основных пунктах в рамках Модуля С с использованием оборудования, поставка которого ожидается к концу февраля 2001 года.

#### 4.6.5 Кыргызстан

В рамках работ по Модулю А, команда экспертов Проекта продолжит оптимизацию Бизнес-плана для Центра по обучению АИА Кыргызстана, а также будет осуществлять мониторинг курсов по обучению, координируя данную деятельность в регионе Средней Азии, к концу августа 2001 года. Поставка оборудования для Центра по обучению и для курсов в области перевозки опасных грузов (ADR) ожидается к концу февраля 2001 года.

В рамках Модуля В, МСАТ утвердил возможность выдачи карнетов TIR, а также установку сервера в АИА Кыргызстана. Продолжится деятельность по внедрению законодательства в области перевозки опасных грузов (ADR).

В рамках Модуля С, команда экспертов Проекта завершит работы по вопросу поставки необходимого оборудования для Таможенной службы, чтобы предоставить её специалистам возможность эффективной подготовки отчетов в АИА Кыргызстана по отправлению грузов в рамках системы TIR из офисов в точке назначения.

#### 4.6.6 Молдова

Ожидается, что курсы Центра по обучению получат аккредитацию Академии МСАТ к апрелю 2001 года. Представители Консультанта будут осуществлять мониторинг курсов по обучению, координируя деятельность с Украиной и Монголией к концу августа 2001 года. Поставка оборудования для Центров по обучению и для курсов в области перевозки опасных грузов (ADR) ожидается к концу февраля 2001 года.

В рамках Модуля В, Консультант будет оказывать дальнейшее содействие в области национального законодательства в отношении принятия законодательных положений по перевозке опасных грузов (ADR).

Поставку оборудования в рамках Модуля С планируется осуществить к концу февраля 2001 года.

#### 4.6.7 Монголия

После завершения всего курса обучения в целом в сентябре 2000 года, представители Консультанта будут осуществлять мониторинг учебных курсов в координации с Украиной и Молдовой до конца августа 2001 года. В те же сроки будет осуществляться оптимизация Бизнес-плана. Поставка оборудования для Центров по обучению и для курсов в области перевозки опасных грузов (ADR) ожидается к концу февраля 2001 года.

В рамках Модуля В, будет осуществляться дальнейшее содействие по направлению запросов в отношении возможности выдачи карнетов TIR.

На данном этапе, не представляется возможным осуществление работ в рамках Модуля С.

#### 4.6.8 Таджикистан

Представители Консультанта завершат программы по обучению в области ADR, DGSA и по деятельности в сфере Таможенной службы, организованные в Душанбе, в январе 2001 года. Консультант будет осуществлять мониторинг учебных курсов, координируя действия в рамках Средней Азии до конца августа 2001 года. Будет необходима дальнейшая разработка рабочего варианта Бизнес-плана. Поставка оборудования для Центров по обучению и для курсов в области перевозки опасных грузов (ADR) ожидается к концу февраля 2001 года.

Представляется, что в существующей ситуации значительный прогресс не может быть достигнут в рамках деятельности по Модулям В и С, но Консультант будет оказывать максимально возможное содействие по данному направлению.

#### 4.6.9 Туркменистан

Команда экспертов Проекта будет осуществлять мониторинг учебных курсов, координируя действия в Средней Азии, до конца августа 2001 года. Также будет осуществляться дальнейшая разработка Бизнес-плана, при этом Консультантом будут проводиться дополнительные работы. Поставка оборудования для Центров по обучению и для курсов в области перевозки опасных грузов (ADR) ожидается к концу февраля 2001 года.

В рамках деятельности по Модулю В, специалисты Консультанта будут работать совместно с представителями МСАТ в области внедрения системы TIR.

На данном этапе не представляются возможными работы по Модулю С.

#### 4.6.10 Украина

Команда экспертов Проекта будет осуществлять мониторинг учебных курсов, координируя действия в Монголии и Молдове, до конца августа 2001 года, а также обеспечит, чтобы Бизнес-план в полной мере отражал намерения Менеджера по обучению. Поставка оборудования для Центров по обучению и для курсов в области перевозки опасных грузов (ADR) ожидается к концу февраля 2001 года.

В рамках деятельности по Модулю В, был достигнут определенный прогресс в отношении нормативных актов в области перевозок опасных грузов, внедрение которых в законодательство, по всей вероятности, произойдет к началу 2001 года.

Поставка оборудования в рамках Модуля С ожидается к концу февраля 2001 года.

#### 4.6.11 Узбекистан

Команда экспертов Проектов будет продолжать анализ Бизнес-плана, чтобы обеспечить, что данный план отражает намерения Менеджера по обучению, а также мониторинг курсов по обучению, координируя действия в Средней Азии, до конца августа 2001 года. Поставка оборудования для Центров по обучению и для курсов в области перевозки опасных грузов (ADR) ожидается к концу февраля 2001 года.

Основные виды деятельности по Модулям В и С будут заключаться в поставках оборудования и внедрении системы SafeTIR в Таможенной службе после

успешного совместного визита представителей Консультанта и МСАТ, состоявшегося в октябре 2000 года.

Поставка оборудования в рамках Модуля С ожидается к концу февраля 2001 года

#### **4.7 Изменения в Начальной программе**

Единственные изменения, внесенные в программу, приведенную в Начальном отчете, состоят в продлении срока работ Проекта на 15 месяцев и в проведении дополнительных региональных визитов по мониторингу, которые планируются для учебных курсов.

В программу по осуществлению закупок были на позднем этапе по просьбе некоторых получателей внесены изменения, но в каждом случае План действий по корректировке ситуации был предварительно согласован с Руководителем Задачи.

Программа, представленная в формах 2.3, 2.4 и в форме 1.6 План эксплуатационной деятельности на следующий период, показывает, что Проект будет завершен в рамках откорректированного графика и что все задачи Проекта, приведенные в Кратком изложении Проекта, будут достигнуты.

#### **4.8 Глоссарий**

В соответствии с имевшими место запросами, в Приложении 4 приводится краткий Глоссарий использованных терминов в качестве источника, способного оказать содействие читателям данного Отчета. Не предполагается, что данный список терминов будет представлять собой окончательный вариант Глоссария по всей использовавшейся терминологии, поскольку это могло бы привести к внесению значительных нежелательных деталей.



**Форма 1.6. ПЛАН ДЕЙСТВИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД (Рабочая программа)**

<b>Название проекта :</b> ТРАСЕКА: Содействие международным транзитным автомобильным перевозкам		<b>Номер проекта :</b> TNREG 9802		<b>Страны :</b> Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Монголия, Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан		Стр. : 1 из 1											
<b>Период планирования :</b> январь – сентябрь 2001		<b>Дата заполнения:</b> январь 2001		<b>Консультант ЕС :</b> Скотт Вилсон													
<b>Цели проекта :</b> Содействие одиннадцати странам региона в создании наиболее благоприятных условий для автомобильных перевозок на основе экономической деятельности, соответствующей существующим стандартам ООН/ЕЭК и ЕС.																	
No	Инициативы	Месяц проекта	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ										РЕСУРСЫ				
			2000										ПЕРСОНАЛ		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ПРОЧЕ.	
			январь	февраль	март	апрель	май	июнь	июль	август	сентябрь	Консультант ЕС	Местный персонал				
16	17	18	19	20	21	22	23	24									
1	<u>Модуль А</u>																
1.2	План закупок																
1.3	Оценка законодательной базы																
1.4	Оценка учебных заведений																
1.5	Обучение менеджеров в странах ЕС																
1.6	Отбор преподавателей																
1.7	Разработка бизнес-планов																
1.8	Обнащение центров		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		70	50	
1.9	Проведение учебных курсов																
1.10	Мониторинг и оценка									x	x	x			40	50	
2	<u>Модуль В</u>																
2.1	Утверждение статуса ADR / TIR																
2.2	Оценка законодательной базы																
2.3	Содействие в распространении действия Конвенции по TIR																
2.4	Содействие в распространении системы SafeTIR																
2.5	Содействие в обеспечении выполнения обязательств ADR																
3	<u>Модуль С</u>																
3.1	План закупок																
3.2	Установка приоритетов для таможенных офисов в пунктах назначения																
3.3	Закупка и установка оборудования	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	90	160	
	Координация проекта	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	60		
<b>ИТОГО</b>											<b>260</b>	<b>260</b>					

---

## Приложение 1: Обзор процесса подготовки Бизнес-плана для Центров по обучению в рамках программы ТРАСЕКА

## Резюме

В каждом из Центров по обучению в настоящее время работает менеджер, прошедший обучение в течение учебного курса продолжительностью одну неделю по руководству учебными центрами в соответствии с европейскими стандартами, который проводился в Великобритании, за исключением Центра по обучению в Туркменистане, который не располагал возможностью прислать на обучение своего представителя. Впоследствии в Ашгабате, им были предоставлены все материалы курсов, наряду с детальными разъяснениями.

Менеджерам Центров по обучению были предоставлены фонды Проекта на оплату работы преподавателей во время обучения, а также на проведение работ по развитию каждого из центров.

Многим государствам также было рекомендовано организовать советы по приему экзаменов, которые должны быть независимыми от организаций, поводящих курсы и от преподавателей, которые на них работают. Данная концепция с трудом внедрялась в образовательной сфере деятельности, для которой подобные формы действий были необычными. Естественно, что данный вопрос связан с основой данного Проекта, поскольку его цель заключается в организации системы обучения, сопоставимой с курсами, которые проводятся в любой из Европейских стран.

Всем Менеджерам по обучению были предоставлены необходимые сведения по организации экзаменационной системы, а также рекомендации в отношении общих задач и требований для каждого экзаменационного совета.

Хотя в каждом из государств в рамках Проекта был организован действующий в режиме модели Центр по обучению, в некоторых странах обсуждается возможность организации и других Центров по обучению, и в некоторых государствах они были введены в строй. Ожидается, что путем налаживания связей между Центрами по обучению, действующими в режиме модели, и Академией МСАТ в Женеве (через посредство Национальных Ассоциаций Автомобильных перевозчиков, которые являются признанными членами МСАТ) в настоящее время устанавливаются экзаменационные стандарты, которым должны будут следовать прочие осуществляющие обучение организации. Это поможет осуществлять контроль уровня знаний и понимание условий, при соблюдении которых все участники обучения смогут получить проходной балл.

Все вышеприведенные положения приводят к необходимости подготовки практического Бизнес-плана для каждого Центра по обучению, таким образом, чтобы многие виды деятельности были сосредоточены в области развития Центра по обучению, действующего в режиме модели, который способен стать показателем процесса обучения в области работы транспорта в каждом из государств.

Начальная точка подготовки каждого Бизнес-плана - общий план, приводимый в Приложении 2, который был направлен каждому из менеджеров Центров по обучению перед началом поведения учебных курсов в Великобритании. Им была направлена просьба как можно подробнее представить необходимые данные, а затем привезти на курс подготовленные в результате документы (рабочие образцы). В большинстве случаев, данные запросы были выполнены, а также были проведены предварительные обсуждения, в ходе которых, при необходимости, были сделаны предложения по более детальному изложению данных.

После проведения курса, представители всех государств проводили дальнейшие обсуждения со специалистами команды Проекта, что, согласно оценке, было особенно важно после завершения обучения по курсам CPC, ADR, DGSA и курсу по деятельности Таможенной службы. На данном этапе (и иногда впервые) менеджеры Центров по обучению были полностью информированы об объемах и содержании курсов, организация которых о них ожидалась. Данный процесс подготовки рабочих вариантов и проведения анализа будет продолжен до завершения Проекта.

Следует помнить, что подобное профессиональное обучение является новой практикой для ряда государств, и многие менеджеры Центров по обучению недавно начали знакомиться с работой на подобной должности, а также со связанной с этим ответственностью. Для некоторых из них данная роль является временной, поскольку они всё ещё являются работниками Министерства Транспорта или аналогичной организации.

Во многих государствах также не существует надлежащим образом организованной структуры высшего образования. Некоторые из тех организаций, с которыми смогли ознакомиться представители Проекта, получали финансирование в недостаточном объеме и недостаточный объем ресурсов, что приводило к практике, связанной с коррупцией. Ежедневная практика взяток в виде наличных средств при сдаче экзаменов была отмечена в регионе при получении водительских прав, проведении ежегодного осмотра грузовых автомобилей, а также при проведении поверки на дорогах. Были предприняты попытки по искоренению подобной практики, но данная работа может занять продолжительное время. В настоящее время, Центры по обучению предпринимают попытки по организации экзаменов в области CPC, ADR и DGSA таким образом, чтобы затруднить возможность случаев коррупции.

### **Обзор процесса обучения и подготовки Бизнес-планов**

Перед началом проведения курса по обучению в Великобритании в июне 2000 года для менеджеров и заместителей менеджеров, специалисты Консультанта представили всем участникам план краткое описание Бизнес-плана (Приложение 2). В течение одной недели, которое заняло обучение, было проведено детальное разъяснение природы и функций деятельности по обучению в области автомобильного транспорта. Затем, каждый участник обучения получил возможность в рамках открытого форума и в процессе личных встреч обсудить

подход, который они планировали использовать, разрабатывая содержание Бизнес-планов для собственных Центров по обучению.

Опыт участников группы в значительной степени различается. Некоторые из них были уверены, что точно знают, что требуется, но другие не располагали ранее полученным опытом преподавания или руководства коммерческим предприятием (или же опытом в обеих областях). Значительная часть обучения, которая проводится в государствах ТРАСЕКА, бесплатна для студентов или плата находится на нереально низком уровне. Концепция, предполагающая необходимость получения дохода для покрытия затрат на деятельность учреждения и для осуществления необходимой в конечном итоге замены основных видов оборудования, предоставляемых в рамках данного проекта, для многих участников оказалась новой.

Детальные обсуждения по данным вопросам также состоялись в ходе последующих визитов специалистов Консультанта в каждое из государств.

В нескольких случаях, общий план рабочего варианта документа, который приводится в Приложении 2, был заполнен частично и использовался для более детального объяснения имеющихся требований.

Состоялся целый ряд отдельных визитов в Центры по обучению с целью содействия в подготовке Бизнес-планов, а также осуществления дальнейшей деятельности с целью передачи опыта в отношении природы и роли Центров по обучению в Европе. В ходе данных визитов также детально анализировались требования по проведению экзаменов, законодательная структура Центра по обучению, важность регистрации в качестве учебного заведения и действия по получению освобождения от уплаты налогов на получаемый доход.

Дальнейшее содействие также было предоставлено в установленные сроки в виде более детального общего плана, включающего типы вопросов, которые будет необходимо обсудить в связи с увеличением спектра курсов, предлагаемых каждым Центром по обучению. Данные материалы представлены в Приложении 3 к данному Отчету.

Каждый из менеджеров Центров по обучению за несколько недель, в течение которых проводился визит, подготовил общую схему рабочего варианта Бизнес-плана. По данным документам были подготовлены комментарии, чтобы обеспечить постоянное повышение качества и содержания каждого плана. Дата подготовки каждого из обновленных вариантов планов в дальнейшем согласовывалась с каждым из руководителей.

### **Возникающие проблемы**

Основная проблема для каждого из руководителей заключалась в сборе данных в отношении потенциальных требований со стороны государства к процессу обучения, поскольку многие транспортные операторы не обязаны представлять сведения о транспортных средствах, которые они используют, и поэтому они часто занижают число принадлежащих им транспортных средств с целью избежать

налогообложения и прочих обязательств законодательного характера. Это в особенности затрудняет любую работу по оценке численности парка транспортных средств (а на этой основе, также и числа водителей и менеджеров, которые нуждаются в обучении)

Поскольку некоторые государства начинают введение требований, согласно которым для осуществления эксплуатации транспортных средств необходимо получение лицензии транспортного оператора, важность данного вопроса уменьшится со временем, по мере того, как будет введено требование в отношении обязательной регистрации числа транспортных средств.

### **Ответственность за выполнение Бизнес-планов**

С самого начала была разъяснена чрезвычайная важность того, чтобы исполнение положений Бизнес-плана рассматривалось в качестве ответственности каждого из менеджеров по обучению, поскольку после завершения Проекта, данный документ станет его личным планом действий, а также того, что процесс планирования бизнеса является постоянным направлением деятельности.

Каждый менеджер получил разъяснения относительно того, что он является единственным специалистом, способным определить, какие требования существуют на его рынке и представить эти детальные сведения в структуре, которая обсуждалась в ходе курсов по обучению для руководства, прошедшем в Великобритании.

---

## Приложение 2: Общая схема рабочего варианта Бизнес-плана

Схема рабочего варианта для каждого менеджера Центра по обучению заключалась в следующем:

## **РАБОЧИЙ ВАРИАНТ БИЗНЕС-ПЛАНА ДЛЯ ЦЕНТРА ПО ОБУЧЕНИЮ XXX**

### **1. ВВЕДЕНИЕ**

Данный рабочий вариант Бизнес-плана был подготовлен на основе обсуждений, состоявшихся между г-ном XXX, Директором / Менеджером Центра по обучению (удалите ненужный вариант) и XXX (укажите необходимое имя).

Было достигнуто соглашение о том, что XXX (укажите дату) будет проведен анализ рабочего варианта.

Данный Бизнес-план носит предварительный характер и предназначается для описания первого года ведения работ.

В настоящее время, организация обучения осуществляется XXX, а согласование осуществляет XXX (внесите необходимые сведения).

Внесите сведения о помещениях, и т. д.

Заявление о направлении деятельности Центра по обучению заключается в следующем XXX (внесите необходимые подробности).

Анализ ситуации после проведения обучения в рамках Проекта приводится в XXX (внесите необходимые сведения).

<p><b>Сильные стороны</b> Такие, как:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. опыт в сфере обучения</li> <li>2. репутация</li> <li>3. существующая база данных по клиентам</li> <li>4. обучение представляет собой составную часть предоставляемых международным перевозчикам услуг</li> <li>5. содействие со стороны МСАТ</li> <li>6. возможное финансовое содействие от xxx</li> <li>7. прочные связи с Ассоциациями Международных перевозчиков СНГ</li> </ol>	<p><b>Слабые стороны</b> Такие, как:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. отсутствие представителей в других регионах</li> <li>2. отсутствие опыта по руководству Центром по обучению подобного типа</li> <li>3.</li> </ol>
<p><b>Возможности</b> Такие, как:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. принятие Конвенции по ADR</li> <li>2. лицензирование операторов грузового автотранспорта</li> <li>3. лицензирование пассажирских перевозчиков</li> <li>4. лицензирование транспортных операторов в государствах СНГ</li> <li>5. организация дорожной полицией сети Центров по обучению по ADR</li> </ol>	<p><b>Опасности</b> Такие, как:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. усиление конкуренции</li> <li>2. основание контролирующей организации</li> <li>3. дорожная полиция</li> <li>4. увеличение НДС? на импорт новых грузовых автомобилей</li> </ol>

Бизнес-план состоит из пяти разделов:

- резюме
- предположения
- план по маркетингу
- план эксплуатационной деятельности
- финансовый план

## 2. РЕЗЮМЕ

Включает резюме по всем подробностям плана объемом в одну страницу.

### 3. ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ

Они должны включать:

1. Уровень инфляции в год.
2. Курсы обмена валют
3. НДС размером в  $x$  и подоходный налог размером в  $y$ , которые будут применяться.
4. Пример. Контрактная договоренность не включает серьезных увеличений цен на транспортировку трубопроводным транспортом.
5. Пример. Капиталовложения или контрактные договоренности, которые указаны в контракте, но по которым ещё не была подготовлена отчетность.
6. Средняя стоимость курса равняется эквиваленту в \$  $x$ .

### 4. ПЛАН ПО МАРКЕТИНГУ

#### 4.1 Продукты

Основные продукты будут включать:

- Ряд курсов по обучению (пожалуйста, укажите подробности)
- Материалы по обучению
- Информационную поддержку и обмен данными в режиме реального времени

**Курсы по обучению** будут проводиться по пяти основным направлениям:

1. курсы для водителей, занимающихся международными перевозками
2. курсы по ADR
3. курсы по DGSA
4. курсы для менеджеров транспортных компаний-грузоперевозчиков
5. курсы для специалистов транспортных компаний, занимающихся пассажирскими перевозками

Некоторые из **материалов по обучению** и буклетов будут публиковаться с целью последующей реализации.

Вы можете развивать такие идеи, как:

**Информационная поддержка и обмен данными в режиме реального времени** между Центром по обучению и основными клиентами

#### 4.2 Цена

Цены, которые Вы установили на свои курсы в настоящее время, с целью достижения финансовых задач, которые заключаются в компенсации эксплуатационных затрат, и которые, согласно имеющимся данным, приемлемы для клиентов.

Существующие цены на курсы по обучению:

- курсы для водителей, занимающимся международными перевозками - \$ x на учащегося
- Руководители компаний-операторов – \$ y на учащегося
- ADR – \$ z на учащегося
- CPC в области пассажирских или грузовых перевозок составят порядка \$ ? на учащегося

Затраты в России выше на \$ ?.

С целью выполнения задач, стоящих перед Центрами по обучению, мы будем использовать при расчете цен на будущие продукты методы, основанные на учете затрат.

#### 4.3 Продвижение

В настоящее время, продвижение продуктов обучения осуществляется XXX (укажите необходимые подробности)

При организации Центров по обучению, будет необходимо подготовить кампанию по продвижению на рынке, используя веб-сайт, публикации в регулярных изданиях XXX, прямые контакты с клиентами и прочие средства стимулирования и повышения осведомленности клиентов.

#### 4.4 Место

Центр по обучению будет расположен в XXX (внесите необходимые детали), который располагается в центре города, что является доступным для клиентов.

#### 4.5 Клиенты

Потенциальных клиентов можно разделить на две основные группы:

- члены Ассоциации
- прочие транспортные операторы
- Общее число участников обучения, прошедших обучение с ?

Члены Ассоциации в настоящее время составляют фонд основных клиентов. В Ассоциацию входит XX компаний, YY из которых являются её постоянными членами. В среднем, Ассоциация представляет XX грузовых автомобилей каждый из которых обслуживают по 2 водителя. Это даёт приблизительное число потенциальных клиентов для международных курсов водителей, которое равняется YYY.

Согласно оценкам дорожной полиции, число потенциальных клиентов курсов по ADR только в самом большом городе составляет YY. Основа для допущения, использованного в данной оценке, не проверялась.

#### 4.6 Конкуренция

В ? существует несколько Центров по обучению.

## 5. ПЛАН ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В нём будет приведено описание ресурсов, необходимых для того, чтобы эффективным образом проводить курсы и получать запланированный доход.

- где осуществлялась подготовка преподавателей, какова их квалификация?
- каким образом осуществляется оплата труда преподавателей?
- насколько соответствует задачам инфраструктура для проведения лекций/обучения?
- какое оборудование используется для связи/доступа к информации, соответствует ли оно своим задачам?
- какова управленческая структура?
- какая система контроля качества используется?
- насколько соответствуют выполняемым задачам административные ресурсы?
- Каковы постоянные затраты / фиксированные по срокам финансовые платежи Центра?

## 6. ФИНАНСОВЫЙ ПЛАН

### 6.1 Прибыли и убытки

Подробности финансовой деятельности основаны на объеме доходов, получаемых в соответствии с Планом по маркетингу, на объеме затрат на обучение и прочих постоянных и переменных затрат по эксплуатации Центра.

	Местная валюта	\$
<b>Доход от Курса по обучению</b>		
Прочие доходы		
Общий доход		
<b>Затраты на курсы</b>		
Обучение ()		
Материалы		
Прочие		
Общие прямые затраты		
<b>Отчисления</b>		
<b>Постоянные накладные расходы</b>		
Затраты на персонал (6 преподавателей + дир., секр., внештатный персонал + вспомогательный персонал, бухгалтер)		
Организаци (АСМАП)		
Офис		
Связь 1000,		
Маркетинг		
Профессиональные работники		
Финансы		

Прочие		
Итого		
<b>Чистая прибыль</b>		

#### 6.4 Поток денежных средств

Демонстрирует поток денежных средств, основанный на прибыли и убытках, а также позволяет определить требования в области финансирования.

	Местная валюта	\$
Поступление (аванс)		
- Доход (лето, зима- низкий уровень) сент., окт., апр., май		
Отчисления		
- Затраты на обучение	Конец месяца	
- Накладные расходы		
Итого		
Чистый поступления /(Отчисления)		
Сальдо с переноса		
Сальдо к переносу		

14 дней – зарплата

Арендная плата - конец месяца

#### 6.5 Балансовый отчет

Подробные сведения по основным активам, а также требования по оборотным фондам.

	Местная валюта	\$
<b>Основные средства</b>		
- Компьютеры и офисное оборудование		
<b>Оборотные средства</b>		

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Дебиторская задолженность (АСМАП)</li> <li>- Резервы</li> <li>- Прочая дебиторская задолженность</li> </ul> <p>Итого</p> <p><b>Краткосрочные обязательства</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Кредиторская задолженность</li> <li>- Подлежащий уплате налог</li> <li>- Прочая кредиторская задолженность</li> </ul> <p>Итого</p> <p>Банковские и наличные средства</p> <p><b>Чистые активы</b></p>		
<p><b>Доля акционеров в капитале</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Капитал</li> <li>- Капитальные резервы</li> <li>- Прибыли и убытки</li> </ul> <p>Итого</p>		

### Приложение 3: Детальный процесс планирования бизнеса

Данный документ включает более детальный план, предназначенный для анализа в Центре по обучению, после рассмотрения оригиналов общих планов и подготовки рабочего варианта.

## **1. Важность обучения**

### **1.1 Миссия**

Миссия Центра по обучению заключается в разработке и реализации оптимальной политики по обучению и обеспечению возможности получить образование в сфере транспорта. Представители Центра по обучению рассматривают обучение в как в качестве процесса передачи знаний и навыков, так и с точки зрения выработки профессионального подхода к участникам обучения. Разработка учебных курсов в области транспорта возможна только при условии постоянных консультаций и тесного сотрудничества с представителями индустрии транспорта. Специалисты Центра по обучению определяют направления и тенденции развития компаний и вносят соответствующие улучшения или изменения в курсы по обучению.

Это приводит к необходимости постоянного внесения новых определений в программы по обучению, к потребности в постоянной переработке содержания курсов в свете новых задач, в разработке методов, более соответствующих индивидуальным потребностям участников обучения, и наконец, в реализации данных новых способов осуществления работ.

### **1.2 Почему проводится обучение?**

Существует настоятельная потребность в институционализации деятельности по обучению для водителей и руководителей с целью повышения профессиональной квалификации. Это не только приведет в оптимизации индустрии транспорта в каждом из государств и развитию более эффективной и конкурентоспособной индустрии транспорта, но также поможет сократить количество различий с целью обеспечения потенциального соответствия правилам и нормативным установлениям Европейского Союза.

Профессиональное обучение является основным элементом, позволяющим надлежащим образом функционировать рынку рабочей силы, создавать рабочие места и содействовать продвижению сотрудников в личном и профессиональном плане. Это также чрезвычайно важный фактор при обеспечении корпоративной конкурентоспособности, а также качества товаров и услуг.

На развитие сектора автомобильного транспорта оказывают значительное влияние различные факторы, вызывающие перемены. Подобные факторы следует принимать во внимание руководству Центра по обучению в ходе формирования плана эксплуатационной деятельности на будущее. Основные вызывающие перемены факторы включают озабоченность в отношении безопасности, развитие технологии, спрос в сфере качества сервиса, требования в сфере законодательств, а также изменения и реформирование требований таможенных служб.

Работающим в области автомобильного транспорта компаниям будет необходимо принимать во внимание данные факторы, которые приводят к изменениям, а также подбирать оптимальную стратегию, чтобы соответствующим образом перестроить работу компании.

**Таблица 1: Некоторые факторы, вызывающие изменения**

Вопросы безопасности	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ время вождения, скорость и расстояние</li> <li>▪ создание и тестирование автомобиля</li> <li>▪ правила вождения и дорожные стандарты</li> </ul>
Развитие технологии	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ административная и эксплуатационная деятельность, ЭОД</li> <li>▪ технология транспортных средств</li> <li>▪ дорожная инфраструктура</li> </ul>
Вопросы качества	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ требования таможни</li> <li>▪ требования ISO</li> <li>▪ влияние новых технологий</li> </ul>
Законодательные требования и преобразования	
Гибкость и потребности клиентов	

Важно понимать и осознавать влияние от внесения изменений в законодательство в данном секторе деятельности, поскольку сюда входят такие вопросы, как гармонизация нормативных установлений, количество часов вождения и требования в сфере обучения. Изменения в законодательстве будут стимулировать компании в направлении оптимизации деятельности, в противном случае, они могут и не испытывать подобной потребности. С другой стороны, некоторые компании, могут осознать, что законодательные требования и установления могут также использоваться и в качестве инструмента продвижения на рынке и способа приобретения конкурентного преимущества, позволяющего продемонстрировать конкурентам, что компания находится на переднем крае преобразований в данной сфере деятельности.

Придание первостепенной важности законодательным и нормативным установлениям на уровне ЕС приведёт к большему количеству дискуссий по вопросам безопасности и качества. Установление требований к компаниям по обучению работников, занимающихся перевозкой опасных грузов, означает, что компании впервые начали осуществлять формальное обучение своих работников. Ясно, что меньшие компании испытывают определенные проблемы, освобождая загруженных работников на более длительный период времени. С целью обеспечить решение данной проблемы, процесс обучения необходимо подразделить на два модуля.

## 2. Какие курсы необходимо проводить?

### 2.1 Долговременные задачи

Основная цель обучения состоит в оптимизации сектора автодорожного транспорта, чтобы он или был способен соответствовать уровню оптимальной международной практики, или являлся важным фактором, способствующим в должное время осуществлению успешной интеграции в Европейский Союз.

Другая задача состоит в создании прочной основы для деятельности по обучению, с целью обеспечить возможность развития и расширения учебных курсов в будущем.

### 2.2 Формулировка задач в области обучения в соответствии с условиями рынка рабочей силы и требованиями работодателей

Один из приоритетов в области руководства учебными организациями состоит в выборе темы и направления учебных курсов, которые предполагается подготовить и предложить участникам обучения, а также в том, чтобы сформулировать их содержание.

Направление и содержание различных курсов по обучению должно как можно более полно соответствовать определенным ранее потребностям в каждом из государств.

Для достижения этого, необходимо провести консультации с представителями компаний-работодателей в области автомобильного транспорта, а также более масштабное исследование, разработанное с целью предоставить данные по приему на работу и обучению из всех доступных источников.

Если одной из долговременных задач является осуществление успешной интеграции в ЕС, то с этим связаны обязанности по обеспечению соответствия Европейским стандартам, как в отношении минимального уровня обучения для водителей, так и в отношении обеспечения профессиональной компетенции операторов автотранспортных компаний.

### 2.3 Пять шагов от потребностей по обучению к программам по обучению

Далее приводится план, касающийся процесса трансформации профиля профессиональной деятельности в профессиональные стандарты и последующего их перевода в образовательные стандарты.

#### Шаг 1:

Каждому Центру по обучению необходимо осуществить следующие виды деятельности:

- установить основные характеристики профессии
- установить ориентацию профессии внутри общества

- произвести учет областей, в которых практикуется данная профессия
- установить наличие сертификатов и дипломов
- выявить наличие знаний
- выявить виды ответственности
- установить профессиональные навыки (то есть навыки, которые позволяют успешным образом выполнять профессиональную деятельность).

Какие источники могут оказаться полезными для разработки профессиональных стандартов? В первую очередь, могут использоваться все эмпирические виды исследований. Сюда входят анкеты, интервью и целостный научный подход к исследованию потребностей рынка рабочей силы (подобные исследования часто проводятся исследовательскими организациями).

Посредством личных контактов, создавая сеть влиятельных компаний - операторов автомобильного транспорта на рынке рабочей силы, а также надлежащим образом используя задаваемые вопросы (задавая новые вопросы в процессе проведения интервью, на основе уже полученных ответов), можно, при возможности, получить лучшую и более подробную внутреннюю картину потребностей рынка рабочей силы.

Важно запомнить следующие имеющие критически важное значение вопросы в процессе разработки профессиональных стандартов:

- определение экономических потребностей
- учет региональных отличий и сохранение национального единства
- участие социальных партнеров
- классификация в рамках профессии (горизонтальная классификация) и уровни опыта в рамках профессии (вертикальная классификация).
- директивы ЕС и национальное законодательство.

Важнейшее значение имеет обратная связь с компаниями-участниками и поступающие от них отзывы.

### **Шаг 2:**

Следующий шаг заключается в определении названия профессии и в обозначении квалификации. При необходимости, квалификации подразделяются на подквалификации.

И вновь, нельзя переоценить важность обратной связи и отзывов компаний-участников.

### **Шаг 3:**

Необходимые знания и навыки должны быть трансформированы в образовательные стандарты (цели обучения). С этой целью, могут быть важными отзывы из Академии МСАТ.

### **Шаг 4:**

После установления образовательных стандартов, следующий шаг заключается в разработке учебного плана и графика проведения экзаменов.

Важно не давать слишком строгих формулировок образовательных стандартов, в противном случае, будет необходимо осуществлять их корректировку в случае любых незначительных изменений.

Например, когда в образовательных стандартах установлено, что участник обучения должен знать все соответствующие правила и нормативные установления, специалистам Центра необходимо определить, какие в точности установления должен знать участник обучения.

При подготовке учебного плана, пункты отбираются и оптимальным образом перерабатываются, чтобы обеспечить соответствие дидактическим стандартам, также устанавливаются цели проведения экзаменов.

#### **Шаг 5:**

Заключительный шаг заключается в определении наиболее соответствующей методологии, обучающих материалов и в последнюю очередь, что немаловажно, руководства для преподавателя. Затем возможно осуществление подготовки и написания плана курса.

Заключительный шаг также включает разработку экзаменационных вопросов, а также организацию и процедуры проведения экзаменов.

Существует сильная тенденция осуществлять четкое разграничение между обучением и проведением экзаменов. Организация, которая несет ответственность за проведение экзаменов, должна будет обеспечить независимый и, таким образом, надежный механизм проведения экзаменов и выдачи сертификатов.

## **2.4 Планирование количества студентов из числа персонала компаний - международных перевозчиков в период 2001-2005 годов**

### **1. Обучение водителей: администрация (также включая технологии погрузки/разгрузки)**

3 дня

В соответствии с директивами Европейского Союза 76/914 и 3820/85, водители, вес транспортных средств которых превышает 7,5 тонн, а возраст составляет менее 21 года, должны получить Сертификат профессиональной компетенции, в курс по которому входят знания в области соответствующих законодательных и нормативных актов, относящихся к сфере административной деятельности, а также актов национального и международного масштаба.

В государствах, подобных Нидерландам, все водители грузовых автомобилей, вес которых превышает 7,5 тонн, должны иметь Сертификат подобного рода. В других европейских государствах приняты другие интерпретации данной директивы. Жизненно важно, чтобы каждое из государств ТРАСЕКА определило, с чем будет состоять его национальная политика.

Поскольку цель программы по обучению состоит в том, чтобы повысить уровень навыков водителей и, таким образом, также повысить эффективность операций автомобильного транспорта, рекомендуется чтобы программа была введена в качестве обязательной для всех водителей транспортных средств большой грузоподъемности.

## 2. Обучение водителей: механика; техническое обслуживание

2 дня

По мере осуществления замены старого парка автомобилей и трейлеров, для новых автомобилей и трейлеров понадобится новый уровень навыков по обслуживанию и ремонту. Таким образом, рекомендуется организовать семинар продолжительностью 2 дня по вопросам механики и технического обслуживания для водителей новых грузовиков и трейлеров.

## 3. Техника вождения

2 дня

Улучшение техники вождения и эффективного по затратам вождения являются важными источниками потенциальной экономии для автотранспортных компаний. Таким образом, рекомендуется организовать двухдневную программу обучения по оптимизации техники вождения.

## 4. Транспортировка в соответствии с Соглашением по ADR

3 дня

В директивах Европейского Союза делается акцент на необходимости получения водителями, занимающимися перевозкой опасных грузов (ADR), специального сертификата. Срок действия сертификата по ADR составляет 5 лет, как указывается в Соглашении по ADR и в Директивах ЕС.

Число участников обучения по данному направлению, таким образом, увеличится на число водителей, которым будет необходимо проходить обязательный повторный курс и тест на получение нового сертификата.

Содержание обучения и организация экзаменов регулируются международным Соглашением по ADR, которое является частью директив ЕС в данной области.

## 5. Обучение немецкому и английскому языкам

5 дней каждый

С целью обеспечить осуществляющим международные перевозки водителям, отправляющимся в государства ЕС, возможности осуществлять эффективный обмен сведениями на языках иностранных государств, рекомендуется проведение курсов по обучению немецкому и английскому.

## 6. Курс по Сертификату профессиональной квалификации (СРС) для менеджеров/операторов

9 дней

Данный курс будет проходить в течении 9 дней, но исходя из практических соображений, данный курс будет проводиться в двух частях: одна будет продолжаться 5 дней, а другая - 4 дня.

Курс для транспортных менеджеров и транспортных операторов, предваряющий курс по сертификату профессиональной квалификации (СРС), в соответствии с национальным законодательством, будет являться обязательным (также в соответствии с Директивами ЕС) для получения лицензии на право руководства транспортной компанией.

Таким образом, все компании в области автомобильного транспорта, осуществляющие международные перевозки, будут испытывать необходимость получения такой лицензии и, соответственно, всем специалистам (по крайней мере, тем, которые непосредственно связаны с ежедневными транспортными операциями) будет необходимо получить Сертификат профессиональной квалификации (СРС) в области либо грузовых, либо пассажирских операций.

## 7. Деловое администрирование (бухгалтерская отчетность, учет затрат, системы управленческой информации и налогообложение)

5 дней (возможно + 1 день по каждому из последующих лет)

Можно предположить, что 50% членов Национальных Ассоциаций, которым принадлежит более 5 автомобилей, в пятилетний срок отправят одного специалиста на данный курс.

## 8. Планирование и руководство среднего звена (включая планирование рейса и маршрута)

5 дней

Планирование (включая планирование рейса и маршрута) является важным навыком, который необходимо развивать, хотя курс должен разрабатываться

для руководителей автопоездов. Курс также должен включать некоторые основополагающие навыки для руководителей среднего уровня.

### **3. Как проводить курсы по обучению**

#### **3.1 Подбор персонала для Центра по обучению**

Новый Центра профессионального обучения должна быть надлежащим образом организован и хорошо оборудован. Хотя Центр по обучению новой модели мог бы являться местом размещения центральной администрации как центра по обучению, так и экзаменационного центра, сам по себе экзаменационный центр должен быть со структурной точки зрения независим от учебной организации.

Организация Центра по обучению должна проводиться с осторожностью. Это предполагает организацию оборудованных на высоком качественном уровне классных комнат для теоретических занятий, а также надлежащую инфраструктуру для приема на работу преподавателей и разработки новых курсов.

Уровень комплектования Центра по обучению соответствует тому, насколько эффективно он сможет использоваться при оказании услуг своим клиентам (компаниям и участникам обучения), а также в процессе деятельности на рынке в целом. Офис должен быть оборудован современными средствами связи и компьютерной техникой, с целью обеспечить возможность ведения надежных регистрационных записей по участникам обучения, а также по курсам, которые они прошли.

#### **3.2 Учет персональных требований участников обучения**

Возможность обучения должна быть у всех, включая представителей разных уровней образования и социальных слоев. В способах проведения программ по обучению необходимо учитывать темпы развития общества в целом. Система также должна гарантировать, что в будущем индивидуальные потребности нуждающихся в обучении людей учитывались при помощи возможно более гибкой системы. Соответственно, процесс обучения, скорее, необходимо разработать таким образом, чтобы он соответствовал потребностям участника обучения, в отличие от подхода, при котором в ходе отбора участников обучения подбирают специалистов, соответствующих требованиям курса.

В идеале, хороший курс обучения - тот, который дает каждому из подавших заявление на участие возможность приобретения необходимых навыков, наряду с гарантией, что они получат признание на рынке рабочей силы. Всего этого необходимо достичь в рамках программы, с учетом индивидуальной ситуации участника обучения, его потребностей, возможностей и опыта.

Обучение должно быть разработано таким образом, чтобы его элементы можно было легко определять, отбирать и комбинировать с целью формирования персонализированных программ, содержащих только необходимый материал. По сути, это является первой задачей **разбиения на модули**.

Чтобы избежать ситуации, при которой разработка учебных курсов, адаптированных к различным ситуациям и к необходимости быстрых изменений не приводила на практике к дорогостоящей разработке мозаики образовательных программ, в которых не существует необходимости, и содержание курсов которой частично повторяется, а частично является избыточным; процесс разработки курсов должен быть как можно более жестким. Таким образом, отбор и организация содержания обучения могут производиться экономичным и рациональным образом.

С точки зрения подобной перспективы, разбиение процесса обучения на модули означает разработку и последующее развитие модульных учебных курсов, или модулей, задачи которых соответствуют профессиональным требованиям или направлениям законодательной деятельности, относящейся к определенному направлению профессиональной деятельности, например, к вождению транспортных средств в процессе международных перевозок. Данные курсы можно различным образом комбинировать с целью создания программы по обучению.

Подход включает три этапа:

1. модуль должен быть самостоятельным. В него должен входить полный период обучения, позволяющий осуществлять разработку реальных навыков, в которых существует реальная необходимость на рынке рабочей силы и которые относятся к реальным потребностям компании.
2. необходима возможность комбинировать модуль с другими модулями, в рамках той же профессиональной области или в разных областях. Участник обучения, таким образом, располагает средствами постепенно повышать или расширять и диверсифицировать свой спектр навыков. Различные программы могут затем использоваться участниками обучения, которые хотели бы пройти обучение с целью получить официально утвержденную профессиональную квалификацию, пройти курс по переобучению или получить дополнительные навыки; возможные средства использования данной системы заключаются: в занятиях по отдельному модулю, по группе модулей или по курсу, позволяющему получить официально утвержденную профессиональную квалификацию.
3. изучающие модули участники обучения должны пройти соответствующую оценку и получить сертификаты, удостоверяющие получение профессиональных навыков, с целью дополнить совокупный результат к процессу обучения.

### **3.3 Прием на работу преподавателей**

Программы, политика, подходы, используемые способы работ и т. д. в полной мере эффективны только, если их реализация осуществляется компетентным и эффективно действующим персоналом. Несомненно, и модульная организация курсов по обучению, и разработка учебных курсов, включающих более широкий круг вопросов, чем курсы для водителей, оказывает влияние на саму природу обучения как профессии.

Хотя основная функция преподавателя не испытала влияния радикального характера, большее внимание будет уделяться деятельности по структурированию и содействию в ходе обучения. Функция преподавателя должна измениться просто

учитель, осуществляющий передачу знаний, должен стать специалистом, способным стимулировать группу студентов, используя такие методы преподавания, как ролевые игры, рассмотрение конкретных случаев и моделирование ситуации.

Преподаватель должен быть готов к непрерывному улучшению собственных технических и образовательных навыков, а также навыков межличностного общения, при этом оставаясь в рамках своей специальности, чтобы сохранять способность к пониманию технических и структурных преобразований.

Прием преподавателей на работу представляет собой серьезный вопрос. Следует проводить различие между теми преподавателями, которые участвуют в обучении в большей или меньшей степени постоянно и теми, которые работают в Центре по обучению в качестве внештатных преподавателей. На данном этапе организации Центра по обучению, важно понять, что не следует принимать на работу слишком большое количество постоянных преподавателей, по причине связанных с этим затрат, но в то же время использование внештатных преподавателей имеет тот недостаток, что оно связано с трудностями по предотвращению потери ценного опыта. Необходимо найти соответствующее соотношение.

При приеме на работу преподавателей, чрезвычайно большое значение имеет профиль преподавателя, а также форма оценки. В идеальном случае, выделяемый для проведения учебных курсов персонал должен обладать соответствующей квалификацией и располагать долговременным опытом работы в области, к которой относится предмет курса по обучению.

Особое внимание необходимо уделить обучению преподавателей в следующих областях:

- дальнейшее обучение в сфере образования, направленное на сохранение и повышение образовательных навыков
- улучшения, связанные с модернизацией деятельности по обучению, соответствующей модификации задач обучения или группы учебных курсов в профессиональной области
- обновление видов деятельности как таковых, с целью сохранения и обновления знаний работающих в данной сфере специалистов, в отношении изменений, которые произошли в технике и технологии, используемых в процессе работ, таких как, например, новое программное обеспечение.

### 3.4 Деятельность в сфере маркетинга

Маркетинг связан с областью навыков Вашей целевой группы. В этом состоит причина, по которой такую важность имеет определение потребностей транспортной индустрии, а также подготовка основных видов статистических данных по клиентам (участникам обучения и транспортным компаниям).

Качество маркетинговой базы данных чрезвычайно важно, поскольку она станет важным фактором, определяющим качество учебных программ Центра по обучению. Кроме того, её также можно использовать и в качестве инструмента для

работы с информацией по менеджменту. База данных должна содержать следующие виды данных:

- данные об участниках обучения (возраст, профессиональный опыт и т. д.)
- название компании-работодателя участника обучения (связи с базой данных, например, Национальной Ассоциации; это позволяет получить сведения по эксплуатационным характеристикам, таким как количество транспортных средств, персонала)
- модули, по которым студент уже прошел обучение

База данных должна быть удобна для работы пользователя. План по маркетингу должен в общих чертах основываться на маркетинговой базе данных, и основной акцент следует сделать на приеме участников обучения. В план также должно входить издание брошюры, в которой следует представить курс и которая будет включать кампанию по продвижению на рынке, предназначенную для привлечения компаний-клиентов и для демонстрации им важности обучения и переобучения.

После приобретения опыта по проведению курсов в Центре по обучению, расположенном в одном месте, следует серьезным образом проанализировать возможность создания одного или двух региональных центров, с целью облегчить для участников потенциального обучения процесс участия в занятиях по одному или более модулям из предлагаемой программы по обучению. Таким образом, осуществляется продвижение курса к клиенту.

### **3.5 Возможности сотрудничества**

С целью получения устойчивых результатов, важно, чтобы новая учебная организация располагала возможностями по получению самых последних данных по предметам, рассматриваемым в курсе обучения, а также по методологиям обучения. Особенно полезным могло бы быть подписание соглашения с учебным заведением из Западной Европы.

Помимо сотрудничества на международном уровне, в случае определенных учебных программ представителям Центра по обучению следует рассмотреть возможность поиска партнеров для сотрудничества в своем государстве.

### **3.6 Структура платы за обучение**

В целом, структура платы должна увеличивать шансы Центра по обучению по обеспечению возможностей долговременного развития. Тарифы, по которым клиенты могут себе позволить платить, в настоящее время представляют собой (потенциальную) проблему. Тем не менее, следует избегать проведения курсов по цене ниже реалистично оцениваемого уровня прямых затрат.

Важно, чтобы представители Центра по обучению располагали возможностями убедить клиентов в том, что они реально нуждаются в предлагаемой учебной программе. Специалисты Центра по обучению должны обладать возможностями убедить клиентов в значимости его программ, а также приложить все усилия для того, чтобы обеспечить их проведение наиболее эффективным по затратам и результативным образом

Политика ценообразования также должна включать вопрос цен и выплат за проведение экзаменов. Можно рассмотреть возможность включения цены проведения экзаменов в общую стоимость курса и экзаменов. Также может существовать возможность назначения отдельных цен как за курс, так и за экзамены. Таким образом, в экзаменах смогут также принимать участие кандидаты, осуществлявшие самостоятельную подготовку к экзаменам другими способами, такими как заочное обучение.

#### 4. Оценка и экзамены

##### 4.1 Оценка

При проведении программы по обучению, важно знать, соответствует ли программа по обучению ожиданиям студентов и клиентов. Когда участник обучения возвращается на место работы в компанию после двухдневного курса обучения, он должен иметь возможность представить положительный и оптимистичный отзыв о курсе. Это наиболее легкий и самый оптимальный способ рекламирования деятельности.

С целью проверки того, действительно ли курс удовлетворяет потребностям студентов в области обучения, рекомендуется обратиться к участникам обучения с просьбой заполнить анкету по различным аспектам курса, таким как содержание, организация, продолжительность, метод, преподаватель, расположение центра и т. д. Результаты, полученные на основании данных анкет, могут привести к внесению корректировок в программу по обучению.

##### 4.2 Экзамены

При разработке экзаменов необходимо учитывать существующую в настоящее время ситуацию и обстоятельства. Следует принимать во внимание следующие моменты:

- Имеющееся время для посещения курсов и сдачи экзаменов
- Затраты на экзамены
- Организацию экзаменов
- Надежность
- Экзамены по Европейским стандартам и Сертификату профессиональной квалификации (CPC)

Если общая программа по обучению была подразделена на несколько модулей, экзамен также должен подразделяться на модули. Результаты представленных в виде модулей экзаменов в итоге составят полномасштабную квалификацию. Необходимо ввести период, в течение которого остаются действительными предварительные результаты, с тем чтобы сдача всех экзаменов завершилась в заранее согласованные сроки, например, за 3 года.

Оптимальным способом проведения экзаменов является письменный экзамен по окончании изучения каждого модуля. В зависимости от того, по каким предметам проводится экзамен, может использоваться сочетание вопросов с несколькими вариантами ответов, открытых вопросов и практических примеров. Поскольку

обучение будет, по преимуществу, сосредоточено в сфере повседневной практики, задача в ходе проведения экзаменов будет заключаться в оценке того, сможет ли кандидат применять свои знания в повседневных практических ситуациях.

Экзамены должны основываться на европейских директивах, а также на положениях национального законодательства и конкретных потребностях, данные по которым предоставляются транспортными организациями.

Что касается экзаменов по перевозке опасных грузов (ADR), то следует учитывать нормы международного соглашения по ADR, а также директиву ЕС (содержание которых совпадает). Нормативные установления, предъявляемые к процедуре проведения экзаменов, по работе экзаменационного центра и по обучению, являются достаточно строгими.

Важный момент заключается в том, что экзаменационный центр должен быть утвержден "компетентной организацией", в качестве которой обычно выступает правительство государства.

Сертификаты по экзаменам в области перевозки опасных грузов (ADR) и по профессиональной квалификации (CPC) представляют собой официальные документы и должны признаваться правительством государства. В соответствии с этим, экзаменационный центр также должен представлять собой официально признанную организацию, осуществляющую прием экзаменов.

Поскольку процесс развития открытого рынка приведет к возможности создания большего числа учебных заведений, важно обеспечить единообразие и надежность проводимых экзаменов и выдаваемых сертификатов. Таким образом, Консультант полагает, что экзаменационный центр должен представлять собой независимую составляющую организации, с целью обеспечить соответствие требованиям правительства в данной области.

Это также дает экзаменационному центру возможность принимать экзамены у кандидатов, прошедших обучение в другом месте или готовившихся к экзаменам самостоятельно.

Только в случае проведения обучения по перевозке опасных грузов (ADR), курсы должны проводиться сертифицированным учебным заведением. Вследствие этого, подготовка экзаменационной документации должна осуществляться независимой организацией, и она должна быть представлена экзаменуемым непосредственно в начале экзаменов в присутствии экзаменационной комиссии. Оценка экзаменационных работ должна осуществляться двумя специалистами, после чего их необходимо сохранять для последующей проверки. Срок, необходимый для проведения каждого экзамена, зависит от количества вопросов, которые необходимо проверить, но как правило, достаточным является срок от 30 минут до 1 часа. Результаты необходимо регистрировать с целью сбора различных результатов для подготовки окончательного сертификата.

Данный метод проведения экзаменов, тем не менее, требует разработки базы данных с вопросами, на основе которых, при необходимости, могут быть

подготовлены экзамены, а также развития информационных систем, способных использовать базу данных с вопросами. Результаты должны регистрироваться в базе данных для последующей подготовки сертификатов, а также с целью возможной дальнейшей проверки сертификатов. Данные системы данных могут являться составляющей общей информационной системы по регистрации заявлений на участие в курсах, по выплатам, планированию, по объемам участия в процессе обучения и т. д.

Детальные результаты тестов могут использоваться в качестве обратной связи по программам обучения и по работе преподавателей с целью оптимизации процесса занятий.

В соответствии с директивами ЕС, Сертификат профессиональной квалификации для транспортных операторов (CPC) и сертификат по перевозке опасных грузов (ADR) для водителей действителен в течении 5 лет. Это следует учитывать при прогнозировании количества проводимых экзаменационных сессий, а также при оценке экзаменов, необходимых по причине того, что не были сданы предыдущие тесты.

## 5. Потенциальные опасности для Центра по обучению

Определенные характеристики, свойственные деятельности в области транспорта не способствуют эффективной работе и развитию Центра по обучению.

- **Отсутствие культуры обучения:**

в целом, как и в любой европейской стране, в автотранспортных компаниях отсутствует культура обучения. Это означает, что не производится регулярного анализа потребностей в обучении и, в результате этого, руководство не располагает данными о них. Подобная ситуация стала результатом низкого уровня образования, необходимого новым работникам. Чрезвычайно большое значение имело наличие опыта вождения, а необходимость наличия прочих навыков, таких как планирование маршрута и т. д., а также важность качества услуг стали всем ясны относительно недавно. Все еще на довольно низком уровне находится оценка преимуществ от обучения как такового, за исключением обязательных курсов, и руководство только начинает в большей степени осознавать потребности своих работников в обучении.
- **Затруднения для небольших компаний:**

специалисты небольших компаний заявляют, что особенности их работы таковы, что они не способны расхоронить ни время специалистов, позволяя им посещать курсы, ни время на разработку долговременной политики по обучению
- **Работа в неурочное время:**

необходимость работы в неурочное время водителей, составляющих основную категорию работников, также действует против развития нового Центра по обучению, когда так называемые обычные часы работы выбраны для проведения учебных курсов.
- **Опасение потерять прошедших обучение специалистов:**

имеется возможность того, что компании будут неохотно тратить средства на работников, поскольку будут полагать, что результатом этого может стать охота представителей других компаний за их специалистами, обладающими знаниями.

## 6. Общие рекомендации и дополнительные аспекты

1. Компании следует стимулировать в отношении поиска средств, способных продемонстрировать им возможность предстоящего дефицита квалифицированных специалистов на уровне старших представителей руководства с учетом вопросов стратегического планирования.
2. Чтобы обеспечить в потенциале достаточное число опытных водителей на протяжении следующих пяти лет, необходимо разработать информационную кампанию, включающую распространение данных о возможности профессиональной карьеры в области транспорта, ориентированную на выпускников школ, при полном участии работодателей и при поддержке Центров по обучению.
3. Представители Центра по обучению должны убедить компании в необходимости введения в их организациях профессиональных схем карьерного роста, связанных с обучением в области транспорта.
4. Преподаватели и специалисты Центра по обучению должны быть осведомлены о том, что имеется возможность разработки еще более сокращенных, узкоспециальных программ по обучению, которые могут проводиться непосредственно в компании.
5. Содержание курсов по обучению должно быть как можно более практичным: должно осуществляться постоянное сопоставление теоретических концепций и условий реального жизненного опыта и ситуаций, как во внутренней, так и в международной сферах.
6. Обучение должно быть организовано таким образом, чтобы гарантировать постоянное активное участие студентов. Практика показала, что обучение на семинарах с большим количеством групповых занятий - лучшая гарантия обеспечить активное участие.
7. Курсы должны иметь четкие задачи и должны приводить к намеченным результатам.

#### Приложение 4: Глоссарий использованных терминов

**СРС** (Сертификат профессиональной квалификации) - Для того, чтобы европейская транспортная компания могла получить лицензию на эксплуатационную деятельность, в ней должно работать определенное число специалистов, имеющих Сертификаты профессиональной квалификации национального или международного уровня. Это является законодательным требованием, кроме того, его выполнение позволяет обеспечить, что занимающийся эксплуатационной деятельностью персонал надлежащим образом осведомлен о своих обязанностях.

**TIR** (Transport International Routier, фр. - грузовой автомобиль для международной транспортировки грузов) - Международная Конвенция, внедрение которой осуществила Европейская Экономическая Комиссия под эгидой ООН. Это система контроля транзитных перевозок с использованием документации/карнетов, обеспечивающая гарантии по уплате таможенных пошлин в ходе транзитных перевозок, что позволяет избегать необходимости досмотра грузовых автомобилей при пересечении каждой границы.

**Карнет TIR.** Документ, в котором содержатся парные ваучеры (карнеты / листы), соответствующим образом переплетенные корешками под одной обложкой, при этом один ваучер передается официальным лицам при въезде в страну, а другой - при выезде, если речь идет о транзитном маршруте. Это система отслеживания с использованием бумажной документации, которая позволяет подтвердить наличие гарантий.

**SafeTIR** - Компьютерная система, в которую при отгрузке товаров вводятся детальные сведения из стран отправления и доставки с целью подтвердить получение и, таким образом, обеспечить ускорение процедур по освобождению от обязательств, принимаемых при транспортировке грузов, посредством предоставления оповещения о доставке. Эта система не является системой отслеживания, поскольку в странах, через которые груз проходит транзитом, ввода данных в систему не осуществляется, но она позволяет на раннем этапе получать информацию о наличии проблем и о задержке, поскольку существуют определенные временные лимиты для транзитной перевозки грузов.

**ОФИС TIR В ТОЧКЕ НАЗНАЧЕНИЯ** - Таможенный офис в точке назначения (до которой сохраняется финансовая ответственность - "залог" по грузу, транспортируемому TIR) представляет собой точку, в которой происходит итоговая таможенная очистка, хотя данный пункт может являться, а может и не являться точкой выгрузки товаров. Если данный пункт не является реальным местом выгрузки, существует большая вероятность того, что данный пункт располагается поблизости от точки выгрузки, поскольку транспортировка груза от офиса TIR в точке назначения не покрывается гарантией, в соответствии с Соглашением по TIR.

**ADR** (Agreement Dangerous Routier, фр. - перевозка опасных грузов) - Европейское Соглашение, регулирующее международную транспортировку опасных грузов автомобильным транспортом.

**DGSA** (Обучение консультантов по технике безопасности при перевозке опасных грузов) - Курс по обучению в области менеджмента по перевозке опасных грузов (ADR), содержание которого отличается от курса по обучению водителей в сфере перевозки опасных грузов. Это курс для обучения руководителей и специалистов по контролю, занимающихся перевозкой и обработкой опасных грузов. Таким образом, его область применения не ограничивается транспортом, а включает также упаковку, хранение и т. д.

**АТР** - Соглашение по международной транспортировке скоропортящихся грузов и по специализированному оборудованию, которое следует использовать в процессе перевозок подобного рода (АТР).

**Карнет АТА** – Составляющая системы по Таможенному разрешению на проезд (Carnet de Passage) (спонсором которого является Торгово-промышленная палата), предназначенная для временного импорта товаров, которые затем будут экспортироваться, таких как выставочные стенды для проведения выставок, которые затем реэкспортируются в другое государства.