



ТРАСЕКА: Содействие
международным транзитным
автомобильным перевозкам
**Отчёт о завершении
работ**
июль 2002

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: | debra.power@scottwilson.com | |
| Контактное лицо: | Г-н Адриан Тайт Директор Проекта | Г-н Лес Чизмен Руководитель Проекта |
| Подпись : | _____ | |
| Подписано | Г-н Адриан Тайт Директор Проекта | _____ |

Дата Отчёта: июль 2002
Отчётный период: октябрь 2001 – май 2002
Автор Отчёта: Скотт Вилсон

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

Публикация - июль 2002

Copyright © 2002 Служба Тасис DG 1А, Европейская Комиссия

Запросы относительно копирования посылать в
Информационный Офис Тасис
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 не отражают политику или мнение Европейской Комиссии.

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|-----------|
| КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА | 5 |
| 1 КРАТКИЙ ОТЧЕТ О ХОДЕ ПРОЕКТА С НАЧАЛА ЕГО ДЕЯТЕЛЬНОСТИ | 6 |
| 1.1 Модуль А: | 7 |
| 1.2 Модуль В: | 7 |
| 1.3 Модуль С: | 8 |
| 2 ХОД РАБОТ В ТЕЧЕНИЕ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОГО ПЕРИОДА ПРОЕКТА | 9 |
| 2.1 Модуль А | 9 |
| 2.2 Модуль В | 10 |
| 2.3 Модуль С | 11 |
| ФОРМА 2.2: ОТЧЁТ О ХОДЕ РАБОТ | 12 |
| ФОРМА 2.3: ОТЧЁТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕСУРСОВ | 13 |
| ФОРМА 2.4: ПЛАН ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАБОТ | 14 |
| 3 ОБЩИЙ ОТЧЁТ ПО ПРОЕКТУ В ЦЕЛОМ | 15 |
| 3.1 Стратегия Проекта | 15 |
| 3.2 Критерии лицензирования операторов | 16 |
| 3.3 Центры по обучению | 16 |
| 3.4 Ресурсы Центров по обучению | 17 |
| 3.6 Мониторинг стандартов в процессе обучения | 17 |
| 3.7 Соглашение по ADR | 18 |
| 3.8 Конвенция по TIR | 18 |
| 3.9 Отчёты о работах в государствах | 18 |
| 3.9.1 Армения | 18 |
| 3.9.2 Азербайджан | 20 |
| 3.9.3 Грузия | 23 |
| 3.9.4 Казахстан | 24 |
| 3.9.5 Кыргызстан | 26 |
| 3.9.6 Молдова | 28 |
| 3.9.7 Монголия | 29 |
| 3.9.8 Таджикистан | 31 |
| 3.9.9 Туркменистан | 32 |
| 3.9.10 Украина | 34 |
| 3.9.11 Узбекистан | 36 |
| ФОРМА 3.2: ОТЧЁТ О ЗАВЕРШЕНИИ РАБОТ | 39 |
| ФОРМА 3.3: ОБЗОР ПО РЕЗУЛЬТАТАМ | 44 |
| 4 УРОКИ И РЕКОМЕНДАЦИИ | 45 |

| | | |
|---|--|-----------|
| 4.1 | Руководящий комитет | 45 |
| 4.2 | Закупки | 45 |
| 4.3 | Перевод (включая особый случай для Монголии) | 47 |
| 4.5 | МСАТ и TIR | 48 |
| 4.6 | Центры по обучению | 50 |
| 4.7 | Отбор участников обучения и менеджеров | 50 |
| 4.8 | Оплата при обучении | 51 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 1 ДОКУМЕНТЫ ПО КОНФЕРЕНЦИИ МСАТ | | 54 |

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, до апреля 2001 года. После этого (в течение периода ограниченного продления по рабочим дням специалистов) осуществлялись дальнейшие визиты с целью удостовериться, что установка оборудования осуществлена в соответствии с заключёнными контрактами, а также с целью проведения определённого мониторинга процесса обучения. Начальный Отчёт был представлен в декабре 1999 года, Отчёт о Ходе работ 1 - в апреле 2000 года, Отчёт о Ходе работ 2 - в июле 2000 года, Отчёт о Ходе работ 3 - в январе 2001 года, а Отчёт о Ходе работ 4 - в сентябре 2001 года.

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 Ходе работ 4, подготовленным в январе 2001 года.

В состав Проекта входили три модуля:

- **Модуль А** – Создание сети из одиннадцати постоянно действующих Центров по обучению, концепция которых разработана таким образом, чтобы в каждой из стран был один "пилотный центр", включая подготовку руководителей для каждого из центров. Подготовка, по крайней мере, 12 специалистов по обучению в каждом государстве, которые были бы способны вести преподавание установленных предметов в ходе проекта, а также предоставление согласованного набора оборудования для каждого центра.
- **Модуль В** – Законодательная оценка текущей ситуации в каждом государстве в отношении политики доступа к индустрии автомобильных перевозок; следования Соглашению по ADR; их политики в области реализации Конвенции по TIR. Задача состояла в представлении рекомендаций в отношении доступа к данному виду деятельности, отражающего политику ЕС. Соглашение по ADR следует рассматривать в рамках политики правительства в области законодательства и возможности присоединения к Конвенции по TIR, при этом необходима установка или оптимизация система SafeTIR, в зависимости от ситуации, которая имела место в начале проекта в каждом государстве и претерпевающих развитие требований штаб-квартиры МСАТ в Женеве.
- **Модуль С** – Закупка и поставка оборудования в рамках согласованной спецификации для офисов таможенных служб в точке назначения с целью обеспечить возможность эксплуатации системы SafeTIR, при условии согласования с МСАТ в Женеве, или расширение рамок системы SafeTIR, если она уже установлена.

Результаты, до настоящего времени достигнутые в ходе работ по каждому из Модулей Проекта, состоят в следующем:

1.1 Модуль А:

- Было завершено обучение менеджеров в течение недельного курса, проводившегося в Великобритании, были засвидетельствованы и получили высокую оценку обеих сторон как качество проводившегося обучения, так и ответная работа менеджеров в его ходе. В течение данного периода было проведено обсуждение Бизнес-планов, позже были обсуждены рабочие варианты бизнес-планов, подготовленные участниками обучения. Подготовка Бизнес-планов представляла собой постоянный процесс, развитие которого продолжалось в течение всего проекта.
- В каждом государстве осуществлялось обучение преподавателей по всем предметам с использованием 3 групп по обучению Консультанта одновременно. Из более 132 потенциальных специалистов по обучению, посещавших курсы, 127 получили сертификаты обучения и прошли тестирование, соответствующее Европейским стандартам. Это свидетельствовало о высоком уровне студентов, которые были рекомендованы для получения образования в каждом из государств, а также о процессе отбора. Большинство из специалистов, не прошедших тестирование, были специалисты, которые не смогли закончить обучение из-за непредвиденных обстоятельств. В каждом государстве, таким образом, остаётся ядро из опытных специалистов по обучению, которые могут преподавать в предназначенных для этого Центрах по обучению.
- На конференцию в сентябре 2001 года, которая была организована МСАТ в Иркутске, в которой приняли участие и выступили представители Консультанта, направили своих представителей большинство государств ТРАСЕКА с целью обсуждения вопроса обучения и устойчивого характера деятельности. Тем представителям, которые не смогли принять участие в конференции, была направлена вся документация. В течение проекта, МСАТ основала Академию МСАТ с целью обеспечить постоянное содействие, а также проводить проверки с целью контроля качества. Молдова и Казахстан уже прошли проверки и получили аккредитацию по выдаче сертификатов МСАТ. Все остальные государства в значительной степени продвинулись в отношении реализации данной весьма положительной инициативы МСАТ.

1.2 Модуль В:

- Был подготовлен Отчёт по вопросам законодательства, в котором приводятся обобщённые сведения относительно ситуации в каждом из государств по доступу в сферу деятельности, связанную с автомобильным транспортом, а также по ситуации с внедрением Соглашений по ADR и TIR. Данный документ использовался в качестве "плана", в рамках которого предоставляются конкретные указания для каждого государства, предоставляющие им возможность достичь уровня, считающегося удовлетворительным по

стандартам ЕС. Согласно имеющимся сведениям, отчёты были изучены, а их содержание использовалось во многих государствах, но признание необходимости изменений может представлять собой длительный процесс, в особенности, если при этом необходимо внесение изменений в законодательство. Таким образом, некоторые рекомендации, прошедшие процесс согласования, ещё предстоит реализовать.

1.3 Модуль С:

- После проведения широкомасштабного обсуждения со старшими специалистами Таможенных служб в каждом из государств, было достигнуто соглашение относительно количества и типов оборудования, которые способны оптимальным образом содействовать тем службам, которые реально достигли или в ближайшем будущем планировали достичь статуса организаций, официально уполномоченных на выдачу карнетов TIR или статуса участников Соглашения по SafeTIR. Все виды оборудования были доставлены в согласованные сроки.
- По согласованию с Руководителем Задачи, оборудование не было поставлено в Монголию, Таджикистан и Туркменистан, поскольку данные государства на момент проведения тендера в недостаточном объёме внедрили систему TIR, чтобы можно было гарантировать поставку оборудования.

2 ХОД РАБОТ В ТЕЧЕНИЕ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОГО ПЕРИОДА ПРОЕКТА

Первоначально, завершение периода деятельности проекта было намечено на 6 марта 2001 года. В соответствии с Дополнением к Контракту, проект был продлён на период в 15 месяцев, до июля 2002 года. Основная причина продления Проекта по времени заключалась в том, чтобы Консультант имел возможность осуществлять руководство международными контрактами на поставку, включая гарантии на приобретённое оборудование сроком 12 месяцев. Цель этого также состояла в том, чтобы предоставить Консультанту возможность оказания дополнительного содействия Центрам по обучению, обеспечивая устойчивость достигнутых результатов, оказать дальнейшую помощь в ходе подготовки бизнес-планов и при мониторинге процесса реализации программ по обучению в государствах. Этот объём деятельности был выполнен при недостатке финансовых средств, за счёт комбинирования данных работ и работ по другим проектам Консультанта в регионе.

В период между сентябрём 2001 года и апрелем 2002 года были завершены следующие задачи:

2.1 Модуль А

- Завершение программы по обучению преподавателей в январе 2001 года позволило организовать на национальном уровне в государствах курсы по Сертификату профессиональной квалификации (СПК), на основе предоставленной специалистами Проекта структуры организации курсов, а также предложений из Отчёта по законодательству и Отчёта по планам в области законодательства. В ходе данных работ потребовалось дальнейшее содействие, поскольку в некоторых государствах осуществлялось поэтапное принятие законодательства, которое должно было включать местную политику в сфере транспорта. Хотя существовала общая структура обучения, каждый из курсов должны были быть введены местные вопросы и примеры. В большинстве государств, эти дополнительные работы по содействию были завершены.
- В некоторых из Центров по обучению произошла смена руководства, и Консультант занимался обсуждением и подведением итогов проделанной работы с новыми руководителями, чтобы обеспечить их осведомлённость обо всех необходимых подробностях и стандартах.
- Основные материалы по курсу и экзаменационные документы предоставлены каждому Центру на английском и русском языках в виде бумажных документов, на дискетах и, в настоящее время, на компакт-диске. В данных рамках представлен значительный объём связанной с работой информации, включая схемы проведения экзаменов и материалы по навыкам в области обучения. В течение данного периода, было оказано содействие по их применению и использованию.
- В каждом государстве было 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). Работы были продолжены совместно с Академией МСАТ, которая окажет содействие в процессе проведения экзаменов и в предоставлении базы данных с соответствующими вопросами. Академия МСАТ и в дальнейшем будет оказывать содействие Центрам по обучению, стремящимся получить аккредитацию, а также будет предоставлять всем их членам сведения о тенденциях и последних изменениях в области обучения.

- Представителями Консультанта осуществлялся мониторинг некоторых курсов, проводимых местными специалистами, с целью обеспечить достижение и поддержание стандартов качества. Данный вид деятельности будет теперь продолжен Академией МСАТ, каждый из Центров по обучению намеревается получить аккредитацию. Представители всех Центров по обучению выразили намерение в должном порядке получить аккредитацию.
- В каждый Центр в рамках международного тендера были осуществлены поставки учебного оборудования (включая оборудование, используемое при изучении транспортировки опасных грузов по ADR), в соответствии с процедурой закупок на основе согласованного стандартного списка оборудования, были разрешены все вопросы, связанные с гарантией. В большинстве случаев, были установлены местные контакты с представителями поставщика оборудования в данном государстве для оказания содействия в случае необходимости в будущем.
- Отчёт по вопросам законодательства был использован для подготовки новых идей в области лицензирования деятельности транспортных операторов, при этом рекомендации по осуществлению изменений и использованию образцов законодательства, были приведены в Отчёте по примерам законодательства. Данный процесс продолжается непрерывно, при этом на него оказывают влияние местные условия.
- На конференцию в сентябре 2001 года, которая была организована МСАТ в Иркутске, в которой приняли участие и выступили представители Консультанта, направили своих представителей большинство государств ТРАСЕКА с целью обсуждения вопроса обучения и устойчивого характера деятельности. Тем представителям, которые не смогли принять участие в конференции, были направлены копии презентаций.
- В течение данного периода, Молдова и Казахстан прошли проверку Академии МСАТ. Все остальные государства в значительной степени продвинулись в отношении реализации данной инициативы МСАТ.

2.2 Модуль В

- Было оказано техническое содействие по завершению процесса внедрения вспомогательного оборудования и процедур, предназначенных для сбора данных для ввода в систему SafeTIR, совместно с МСАТ.
- Процесс по присоединению к Соглашению по перевозке опасных грузов (ADR) получил развитие в государствах, в настоящее время не соответствующих его требованиям, но желающих принять данное Соглашение.

2.3 Модуль С

- Во многих государствах, после поступления соответствующих требований, было оказано содействие Таможенным службам с целью мониторинга и проверки работ по установке приобретённого в рамках проекта оборудования, предоставленного с целью расширения объемов деятельности в рамках SafeTIR. В некоторых государствах, были заключены отдельные сепаратные соглашения с МСАТ со штаб-квартирой в Женеве по внедрению системы SafeTIR.



ФОРМА 2.2: ОТЧЁТ О ХОДЕ 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: октябрь 2001 – апрель 2002 | | Дата заполнения: май 2002 | | Консультант ЕС : Скотт Вилсон | | | | | | | | | | | | | |
| Цели проекта: Содействие одиннадцати странам региона в создании наиболее благоприятных условий для автомобильных перевозок на основе экономической деятельности, соответствующей существующим стандартам ООН/ЕЭК и ЕС. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ 2001 – 2002 | | | | | | РЕСУРСЫ | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | ПЕРСОНАЛ человеко-дни | | ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ | | ПРОЧЕЕ | | | | | |
| No | ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ | Месяц проекта | Окт. | Нов. | Дек. | Янв. | Фев. | Март | Апр. | Консультант ЕС | | Местный персонал | | По плану | Использовано | По плану | Использовано |
| | | | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | По плану | Используй- зовано | По плану | Используй- зовано | | | | |
| 1 | Модуль А | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | x | x | x | x | x | | x | X | 30 | 20 | 100 | 10 | | | | |
| 1.8 | Оснащение центров | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.9 | Проведение учебных курсов | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.10 | Мониторинг и оценка | x | x | x | x | x | | x | X | 51 | 36 | 111 | 38 | | | | |
| 2 | Модуль В | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 Соглашения по ADR | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Модуль С | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 | План закупок | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.2 | Установка приоритетов по таможенным офисам в пунктах назначения | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.3 | Закупка и установка оборудования | x | x | x | x | x | | x | X | 0 | 22 | 0 | 30 | | | | 1 виза, 1 авиабилет |
| | Координация проекта | x | x | x | x | x | | x | X | 25 | 15 | 0 | | | | | |
| Итого | | | | | | | | | | 106 | 93 | 211 | 78 | | | | |



ФОРМА 2.3: ОТЧЁТ 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: октябрь 2001 – апрель 2002 | | Дата заполнения: май 2002 | | | 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 | 0 | 1 | 147 | 148 | -10 | |
| A2 | Категория 1 в странах СНГ/Центральной и Восточной Европы | 769 | 80 | 68 | 683 | 751 | 18 | |
| A3 | Категория 2 в ЕС | 59 | 0 | 0 | 55 | 55 | 4 | |
| A4 | Категория 2 в странах СНГ/Центральной и Восточной Европы | 418 | 0 | 0 | 418 | 418 | 0 | |
| A5 | Категория 3 в ЕС | 294 | 0 | 0 | 313 | 313 | -19 | |
| A6 | Категория 3 в странах СНГ/Центральной и Восточной Европы | 183 | 26 | 24 | 139 | 153 | 30 | |
| A7 | Местные эксперты (по субконтракту с западной компанией) | 120 | 0 | 0 | 124 | 124 | -4 | |
| A8 | Местные эксперты и технические специалисты | 740 | 52 | 7 | 704 | 711 | 29 | |
| A9 | Устные переводчики | 500 | 53 | 42 | 416 | 458 | 42 | |
| A10 | Письменные переводчики | 500 | 53 | 16 | 418 | 434 | 66 | |
| A11 | Водители | 370 | 53 | 13 | 357 | 370 | 0 | |
| ИТОГО | | 4091 | 317 | 171 | 3774 | 3935 | 156 | |



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: октябрь 2001 – апрель 2002 | Дата заполнения: май 2002 | Консультант ЕС: Скотт Вилсон | |
| Показатели выполнения работ | Отклонение от первоначального плана + или - | Причина отклонения | |
| Бизнес-план для каждого центра | 0 | Продолжается подготовка планов в регионах | |
| 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 | |
| Подписание и выполнение всеми странами Соглашения по ADR | | | |
| Использование всеми странами, подписавшими Конвенцию по TIR, системы SafeTIR | | | |

3 ОБЩИЙ ОТЧЁТ ПО ПРОЕКТУ В ЦЕЛОМ

3.1 Стратегия Проекта

Как было отмечено в предыдущих Отчётах о Ходу работ, первоначально, основное внимание уделялось получению данных для Отчётов по вопросам законодательства, чтобы полученные данные могли быть, по возможности, использованы в материалах по обучению, а преподавателям могли быть представлены сведения о местных условиях. Логистические проблемы, существующие на этапе осуществления сбора данных во всех одиннадцати государствах по аспектам проекта, связанным с вопросами законодательства, были известны на основе ранее полученного опыта проведения работ на проектах в регионе, но всё же данный этап занял больше времени, чем планировалось. Поскольку было необходимо обеспечить возможность участия в работах лучших специалистов в области законодательства, деятельность в рамках задачи была сфокусирована на географически близких группах государств, чтобы минимизировать сроки переездов, а также, чтобы этих специалистов мог в большинстве случаев сопровождать Руководитель Проекта, обеспечивая непрерывный характер работ.

Также отмечалось, что по причине необходимости переездов, не существовало возможности подготовки отчётов в рамках первоначально намеченного графика, но это не повлияло на результаты деятельности проекта в целом. В течение периода сбора данных, группой специалистов проекта был выполнен ряд других задач, включая оценку соответствия уже существующих центров по обучению потребностям потенциального развития в качестве специализированных Центров по обучению в области автомобильного транспорта, а также обсуждение с представителями таможенной службы их требований по системе SafeTIR.

Сначала была проведена программа подготовки менеджеров (в июне 2000 года) с целью обеспечить, чтобы максимальный результат от данной работы по вопросам законодательства получил продолжение в каждом из государств, когда начнётся подготовка преподавателей.

Программа по обучению преподавателей началась на Украине и в Молдавии в июле 2000 года, поскольку в этих государствах уже действовали Центры по обучению в области автотранспорта, основанные под эгидой Национальных Ассоциаций. Процесс обучения проходил быстро, начавшись в 2000 года и завершившись в январе 2001 года, при этом во всех одиннадцати государствах в полном объёме прошло обучение по всем утверждённым предметам.

Поскольку одна из широкомасштабных целей Проекта заключалась в оказании содействия государствам ТРАСЕКА в процессе создания наиболее оптимальных условий для деятельности дорожного транспорта посредством создания и оборудования региональной сети постоянно действующих центров профессионального обучения в сфере автотранспорта, работы первоначально были сосредоточены на деятельности Национальных Ассоциаций автомобильного транспорта. Данные Ассоциации (которые также являлись членами МСАТ) представляли большинство транспортных компаний каждого государства, занимавшихся международными автомобильными перевозками. Тем не менее, в течение первого этапа оценки, было проведено изучение всех учебных заведений, Технических Центров и

Университетов в столицах всех государств, использование которых потенциально планировалось, чтобы гарантировать их оптимальное расположение.

В ходе подготовки Оценки по вопросам законодательства, было произведено уточнение существующего положения в отношении намерения каждого из государств присоединиться к Соглашению по ADR, взамен существующей в настоящий момент системы советского периода.

В тех государствах, которые ещё используют систему TIR, или же применяют её частично, определённый период в процессе реализации Проекта был использован для того, чтобы стимулировать процесс реализации Конвенции по TIR в полном объёме. В тех государствах, где положения Конвенции по TIR уже были реализованы, часть срока Проекта была отведена на продвижение более прогрессивных методов управленческого контроля в ходе деятельности в рамках Конвенции по TIR посредством дальнейшего развития системы SafeTIR.

3.2 Критерии лицензирования операторов

В Отчёте по вопросам законодательства и в Отчёте по планам в области законодательства были определены ключевые моменты и приоритеты в отношении необходимых критериев для лицензирования операторов транспорта, которые надлежит реализовать в каждом государстве с целью стимулировать развитие профессионализма в данной сфере деятельности посредством установки законодательного требования к операторам о наличии свидетельств квалификации, признаваемых по всему миру. Был подготовлен детальный образец транспортного законодательства по критериям лицензирования национальных и международных транспортных операторов, а также ряд предлагаемых условий в отношении соответствия требованиям ЕС, которые будут необходимо в будущем выполнять автомобильным компаниям-перевозчикам перед выдачей им лицензии оператора автотранспорта.

Обсуждение данных вопросов проводилось в ряде случаев с законодателями в государствах. Однако, изменения в составе официальных лиц, отсрочки со стороны правительства и сроки, необходимые для рассмотрения изменений в законах означают, что данный процесс будет продолжен.

3.3 Центры по обучению

В ходе Проекта, была осуществлена оценка всех учебных заведений, которые потенциально могли использоваться в качестве Центров по обучению, расположенных в столицах каждого из государств, а также в каждой стране был создан Центр по обучению, используемый в качестве модели, который можно было эксплуатировать и которым можно было руководить на уровне международных стандартов. Было создано одиннадцать профессиональных Центров по обучению для индустрии автотранспортных перевозок. На их базе организованы соответствующие международным стандартам курсы для транспортных операторов, их проводят менеджеры и преподаватели, прошедшие подготовку по CPC, ADR и TIR и способные проводить обучение по утвержденным курсам. Все специалисты прошли обучение по

менеджменту в сфере автомобильного транспорта и продолжают осуществлять маркетинг своих курсов на рынке.

3.4 Ресурсы Центров по обучению

Каждый из одиннадцати Центров по обучению имеет резерв, состоящий, по крайней мере, из шести квалифицированных преподавателей, проводящим обучение по всем направлениям, которые первоначально выбирались из более, чем двадцати потенциальных кандидатов, по меньшей мере, двенадцать из которых прошли обучение в рамках Проекта. Не все из них завершили полный курс обучения или успешно сдали заключительный экзамен, но по меньшей мере, шесть из каждой страны смогли достичь требуемого международного стандарта.

Полный комплект учебных материалов был предоставлен в бумажной версии и в электронной копии на диске, на русском и английском языках. К концу периода реализации Проекта, представителям каждого государства были предоставлены три экземпляра компакт-диска с материалами курса, образцы экзаменационных документов и данные по методам обучения. Компакт-диск также содержит гиперссылки на сайты в Интернете, на которых содержатся детальные данные по конкретным вопросам.

Каждый из Центров по обучению получил полный комплект оборудования, описание которого было приведено ранее, включая столы и стулья для двадцати четырёх студентов, шкафы для хранения документов и регистрационных материалов, два компьютера и принтеры для подготовки и печати документов с использованием компьютерной техники и административные принадлежности. Также был доставлен полный комплект оборудования для обучения по транспортировке опасных грузов (ADR). Оборудование для обучения по транспортировке опасных грузов (ADR) весьма разнообразно и включает манекен для проведения тренировок по оказанию первой помощи.

3.5 Бизнес-планы

В каждом из Центров по обучению была осуществлена подготовка первоначального рабочего варианта Бизнес-плана на русском и английском языках. Каждый из них был проанализирован, после чего в него были внесены поправки, но поскольку подготовка подобных планов представляет собой постоянный процесс, многие потенциальные поправки были подготовлены только на национальных языках. В ходе последующих встреч в Женеве между представителями Национальных Ассоциаций и Академией МСАТ, данные планы были использованы в качестве основы, с использованием которой МСАТ может провести оценку того, какое содействие в будущем может быть с его стороны оказано.

3.6 Мониторинг стандартов в процессе обучения

В тех государствах, где курсы проводились, в частности, в Молдове и Казахстане, существовала возможность осуществления некоторого мониторинга стандартов обучения с целью обеспечить совместимость принятых стандартов образования с международными.

3.7 Соглашение по ADR

В большинстве государств применяется законодательство по транспортировке опасных грузов, использовавшееся в период существования Советского Союза. Даже Россия в настоящее время вступила в Соглашение по ADR, а большинство государств реализуют планы по обеспечению соответствия с оптимальными образцами международной практики. Таким образом, существует несомненная необходимость в проведении изменений. Деятельность Проекта имела важную роль в процессе определения существующих сложностей, а также вопросов в отношении необходимости осуществления данных изменений, каждому государству было оказано содействие (в ответ на запросы) с целью предложить поправки для внесения в национальное законодательство по перевозкам опасных грузов автомобильным транспортом, чтобы обеспечить соответствие с положениями Соглашения по ADR. Это было выполнено в рамках Отчётов по вопросам законодательства, а также в процессе осуществления непосредственных контактов с представителями соответствующих Министерств и дорожной полиции.

3.8 Конвенция по TIR

В каждом из государств, не подписавших Конвенцию по TIR, представители оказали содействие в области внедрения Конвенции по TIR посредством помощи в развитии транспортных ассоциаций и ассоциаций-гарантов, а также в выполнении контрактных обязательств по реализации положений Конвенции.

В тех государствах, где уже действует Соглашение по TIR, но которые ещё не осуществили реализацию всех эксплуатационных аспектов Соглашения, Проект оказывал содействие по завершению процесса.

В тех государствах, где Соглашение по SafeTIR уже действовало, в рамках Проекта была осуществлена закупка и поставка дополнительного оборудования, состав которого был определён представителями таможенной службы.

3.9 Отчёты о работах в государствах

3.9.1 Армения

Отчёт по вопросам законодательства и Отчёт по планам в области законодательства

Копии были направлены в Министерство транспорта, а также всем прочим заинтересованным сторонам, на данные документы приводились ссылки в ходе проведения курсов по обучению. Изменения в законодательстве по автомобильному транспорту, рассмотрение или принятие которых осуществляется в парламенте, способны продемонстрировать, что содержание обоих отчётов принимается во внимание на многих уровнях.

Центры по обучению и проведение обучения

Центр по обучению был организован в прошедших переоборудованных офисах Национальной Ассоциации автомобильных перевозчиков AIRCA в Ереване, проведение обучения в

определённом объёме уже началось. Количество водителей в Армении невелико, но разрабатываются планы в отношении частичного участия в курсах по обучению (таких как продажи и маркетинг, финансовая деятельность и бухгалтерская отчётность) других студентов.

Бизнес-планы

Были подготовлены рабочие варианты Бизнес-планов, которые периодически пересматриваются по мере изменения ситуации.

TIR и SafeTIR

Таможенная служба находится в процессе осуществления значительных преобразований, как в политическом отношении. Так и в отношении направления деятельности, в настоящее время многие сотрудники, занимавшие высокие должности, ушли из таможни. В сфере политики в отношении Соглашения по TIR, как представляется, сложилась следующая ситуация:

- В Армении существует четыре внутренних региональных таможенных пункта для обработки TIR: Ванадзор, Гюмри, Ереван и Цициан, только в данных пунктах может осуществляться окончательная разгрузка автомобиля TIR. Однако, поскольку 90% от всех идущих в Армению грузов, транспортируемых на автомобилях типа TIR, проходят таможенную очистку в Ереване, в региональном офисе Арарат (где также располагается центральный офис секции TIR), руководство почти во всех случаях прибытия грузов на автомобилях TIR будут осуществляться из Еревана, они будут доставляться в единый грузовой парк, расположенный недалеко от основного Регионального офиса Арарат. Все документы по TIR должны оформляться в этом офисе, поэтому в данном случае не существует необходимости осуществления электронной передачи данных.

В настоящее время, Таможенная служба ежемесячно осуществляет оформление в среднем, 42 грузов TIR (приблизительно, 500 прибывающих грузов ежегодно), все детальные сведения отправляются в течение одного дня после прибытия груза в офис МСАТ в Женеве. Четыре региональных офиса отправляют данные по всем транзакциям с таможенной службой каждые 15 дней в Региональный офис Таможенной службы Арарат на плёнке DAT формата, транспортировка которой осуществляется на автомобиле. Затем эти данные в Ереване вносятся в систему ASYCUDA с целью проведения аналитической и статистической работы. В настоящее время в таможенной службе используется версия 1.13 программы ASYCUDA, планируется установка версии ASYCUDA ++ 16, которая, по имеющимся сведениям, включает компонент по SafeTIR.

Система Таможенной службы в Армении в настоящее время проходит проверку, новая группа специалистов также будет отвечать за работу на всех границах. Планируется, что система ASYCUDA и необходимые системы связи будут установлены на всех границах после того, как будут решены проблемы со связью. USAID осуществляет финансирование многих работ по осуществлению преобразований, и ожидается, что объём их капитальных затрат на проведение реформы Таможенной и Налоговой службы превысит 15 миллионов долларов США.

5 персональных компьютеров, предоставленных в рамках Проекта, расположены в секции TIR Регионального офиса Арарат, в это время специалисты осуществляют обучение по их использованию. На компьютеры были установлены программы Windows NT и SQL, версия 7, но в ближайшем будущем они будут использоваться только с приложениями для работы с документами и таблицами.

Направление дополнительных в MCAT по поводу системы CUTE не планируется, поскольку ожидается, что специалисты будут иметь возможность использовать систему ASYCUDA при необходимости обработки данных по прибытию грузов TIR в региональные офисы. До этого момента, прямой ввод данных на сервер MCAT и по факсу адекватно отражает их потребности. Вследствие этого, система CUTE останется только на сервере MCAT.

ADR

Законодательный акт в отношении Соглашения по ADR в настоящее время находится в рабочем варианте и проходит процедуру рассмотрения в Парламенте, но при этом не проводится дискуссий в отношении необходимости перевода документа на армянский язык. Представляется, что для документов, относящихся к техническому законодательству, это не является необходимым, продвижение данного процесса осуществляется через AIRCA. Существует надежда, что законодательство по ADR начнёт действовать в течение 2002 года, чтобы могло начаться обучение водителей по системе ADR.

3.9.2 Азербайджан

Отчёт по вопросам законодательства и Отчёт по планам в области законодательства

Копии были направлены в Кабинет Министров, а также всем прочим заинтересованным организациям, на данные документы приводились ссылки в ходе проведения курсов по обучению. Изменения в законодательстве по автомобильному транспорту, рассмотрение или принятие которых осуществляется в парламенте, способны продемонстрировать, что содержание обоих отчётов принимается во внимание на многих уровнях.

Центры по обучению и проведение обучения

Центр по обучению был организован в прошедших переоборудованных офисах Национальной Ассоциации автомобильных перевозчиков ABADA в Баку, проведение обучения в определённом объёме уже началось. Количество водителей в Армении невелико, но разрабатываются планы в отношении частичного участия в курсах по обучению (таких как продажи и маркетинг, финансовая деятельность и бухгалтерская отчётность) других студентов, а также в отношении организации обучения по ADR для водителей и других специалистов.

Согласно оценкам, предстоит провести обучение 1 500 транспортных инспекторов в области ADR, в дополнение к водителям и обучению по курсу DGSA, которое будет необходимо провести для специалистов многочисленных химических предприятий, существующих в стране. Также существует Технический Комитет, который осуществляет проверку транспортных средств и выдаёт лицензии, таким образом, его специалисты также нуждаются в проведении обучения.

Бизнес-планы

Были подготовлены рабочие варианты Бизнес-планов, которые периодически пересматриваются по мере изменения ситуации.

TIR и SafeTIR

В 2000 году ABADA выдала порядка 1 000 карнетов, согласно прогнозам, в 2002 году количество выдаваемых карнетов составит более 2 500.

В рамках Проекта, Таможенной службе было предоставлено 6 компьютеров с установленной операционной системой Windows 2000 NT. Для установки была предоставлена программа SQL версии 2000, специалисты Таможенной службы получили детальные сведения относительно того, каким образом осуществить загрузку непосредственно из офиса МСАТ. Запроса о содействии Консультанта с целью осуществления загрузки представлено не было. Таможенная служба направила запрос в МСАТ относительно предоставления программы CUTE.

Данные о прибытии грузов в настоящее время отправляются из 14 региональных офисов в Главный офис Таможенной службы по факсу в секцию TIR Департамента. Сообщения печатаются в формате CUTE на форме факса, оператор вводит данные в шаблон CUTE на сервере МСАТ Таможенной службы. Сообщение CUTE затем отправляется в офис ABADA для последующей передачи в представительство МСАТ в Женеве.

Таможенная службы в настоящее время использует современную в техническом отношении и довольно сложную компьютерную систему, основанную на использовании методологий LAN и WAN. Было принято решение относительно того, что в настоящее время они предпочитают использование системы CUTE из основных офисов, расположенных в точках назначения (O/D) и продолжают использовать факс в остальных случаях. Однако, сервер МСАТ в Таможенной службе будет сохранён в качестве отдельной системы, при этом будет продолжаться отправка сообщений в формате CUTE только в ABADA.

Представители Таможенной службы отправили все 6 персональных компьютеров в конечные точки назначения, где они в настоящее время используются для обучения сотрудников работе программами для подготовки документов и таблиц. Позже, после установки CUTE на этих 6 компьютерах и обучения сотрудников их использованию, 3 персональных компьютера будут действовать в рамках системы CUTE в Бакинской Области. В Бакинской Области обрабатывается более 70% данных о прибытии грузов TIR (около 3 150 в год, в среднем, 12 в день). Один персональный компьютер установлен в Хачмасской Области, один - в Сумгаитской Области и ещё один компьютер, установленный в главном офисе, также будет использоваться в рамках системы CUTE. Данные точки расположения могут изменяться таким образом, как этого будет требовать спрос. Передача данных системы SafeTIR на сервер МСАТ в ABADA для последующей передачи в Женеву будет действовать аналогично режиму эксплуатации в настоящее время.

ADR

Азербайджан присоединился к Конвенции по ADR. Законодательный акт прошёл утверждение в Парламенте на русском языке. До того, как Министерство транспорта установит контроль над выполнением Конвенции по ADR, данные процедуры останутся под контролем Азеравтонаглият.

3.9.3 Грузия

Отчёт по вопросам законодательства и Отчёт по планам в области законодательства

Копии были направлены в Министерство Транспорта, а также всем прочим заинтересованным организациям, на данные документы приводились ссылки в ходе проведения курсов по обучению, на данные документы приводились ссылки в ходе проведения курсов по обучению. Изменения в законодательстве по автомобильному транспорту, рассмотрение или принятие которых осуществляется в парламенте, способны продемонстрировать, что содержание обоих отчётов принимается во внимание на многих уровнях.

Центры по обучению и проведение обучения

Новый Центр по обучению ТРАСЕКА, в настоящее время именуемый “Центр по обучению ТРАНСМЕНЕДЖЕР”, располагается в двух комнатах Технического Университета на первом этаже, общей площадью 75 кв.м. Ремонт и переоборудование были завершены, и в октябре 2001 года началось проведение обучения по курсам СРС. Два курса были завершены и получили высокую оценку участников, в основном, старших специалистов компаний - операторов транспорта, которые выразили желание провести обучение на курсах младших специалистов.

Около 300 водителей активно участвуют в международных перевозках с использованием автомобильного транспорта. В соответствии с новым принятым законодательным актом, операторы транспорта обязаны получать Сертификаты профессиональной квалификации (СРС), в связи с чем начала возникать потребность в наличии курсов. По причине сложного характера деятельности некоторых операторов, это привело к тому, что специалисты компаний - экспедиторов грузов и грузоперевозчиков стали испытывать необходимость в обучении на курсах высокого качества. Планируемые курсы включают обучение по СРС, ADR, DGSA, деятельности Таможенной службы, деятельности менеджера по распределению, работам на складах и терминалах и обучение использованию водительской лицензии.

В настоящее время, после начала обучения, специалисты предлагают представить запрос о получении аккредитации МСАТ к концу 2002 года.

Бизнес-планы

Были подготовлены рабочие варианты Бизнес-планов, которые периодически пересматриваются по мере изменения ситуации.

TIR и SafeTIR

Среди персонала Таможенной Службы в течение периода проведения Проекта произошло большое количество изменений, по имеющимся данным текущая ситуация заключается в следующем:

- Отделу автомобильного транспорта Таможенной службы будет поручено руководство и контроль за сервером МСАТ и процессом его эксплуатации, в то время как Центральный Отдел по информационным технологиям в полном объёме примет на себя технические обязанности при установке и использовании программного

обеспечения. Планируется разместить сервер МСАТ в Отделе по информационным технологиям, расположенном в главном офисе Таможенной службы.

- Ассоциация операторов автомобильного транспорта Грузии (GIRCA) на протяжении определённого периода времени осуществляла передачу первоначально получаемых данных по TIR для подготовки собственных карнетов непосредственно в офис МСАТ в Женеве. Однако, Таможенная служба в скором времени будет осуществлять передачу данных о прибытии грузов непосредственно в офис МСАТ в Женеве, в соответствии с договорённостью, достигнутой в соответствии с Меморандумом о взаимопонимании.

6 предоставленных компьютеров находятся в Главном офисе Таможенной службы, первоначально их работу контролировал Отдел по информационным технологиям, из МСАТ будут направлены запросы в отношении копий данных, которые обрабатываются в системе CUTE. На каждый из компьютеров, в соответствии с инструкциями специалистов МСАТ, сотрудниками Таможенной службы будет установлено программное обеспечение. Потребность по перемещению региональных офисов будет зависеть от объёма перевозок. Пункты, расположенные в Потти и Батуми, практически, были бы способны оправдать установку компьютера, но в других регионах объём грузопотока слишком незначителен. На первоначальном этапе. Во всех регионах будет использоваться факсимильная связь.

Передача всех данных по SafeTIR будет ежедневно осуществляться с Центрального сервера МСАТ, расположенного в Тбилиси, в офис МСАТ в Женеве с использованием системы CUTE. После установки системы ASYCUDA и её ввода в строй во всех Региональных офисах, сервер ASYCUDA будет перемещён в Главный офис Таможенной службы, после чего компьютеры ТРАСЕКА, расположенные в региональных офисах, будут присоединены к основной линии для передачи данных.

ADR

С участием представителей Министерства Транспорта были обсуждены вопросы по внедрению ADR, но по причине ряда изменений в составе персонала, срока для осуществления внедрения выделено не было.

3.9.4 Казахстан

Отчёт по вопросам законодательства и Отчёт по планам в области законодательства

Копии были предоставлены Министерству транспорта и всем заинтересованным организациям, на что была сделана ссылка во время обучающих курсов. Планируемые или проходящие парламентские слушания изменения в законодательстве, регулирующем дорожный транспорт, могут стать доказательством того, что оба отчета рассматриваются и принимаются во внимание на различных уровнях.

Центры по обучению и проведение обучения

KazATO является неправительственной организацией и единственным представительством МСАТ в Казахстане. Организация переехала в собственное здание 7 сентября 2001 года, после его основательного ремонта. Все оборудование для обучения и занятий по ADR было установлено в учебных комнатах и находится в рабочем состоянии.

Обучение водителей было продолжено, не смотря на плачевное состояние офисных помещений. В течение проведенного однодневного семинара для Комитета по транспортному контролю Министерства транспорта использовались некоторые из предоставленных материалов. Также было проведено внутреннее обучение для сотрудников KazATO. Руководитель Комитета дорожного транспорта является бывшим преподавателем, и, не смотря на то, что он проживает в Астане, приезжает в Алма-Ату ежемесячно и продолжает участвовать в работе обучающего центра KazATO.

С помощью материалов, предоставленных в рамках данного проекта, удалось пройти аккредитацию в Академии МСАТ, подтверждение которой было получено в октябре 2001 года.

Бизнес-планы

Работа над подготовкой и усовершенствованием бизнес плана продолжается, после прохождения аккредитации в МСАТ план был еще раз проанализирован. Для более эффективного использования оборудования планируются дополнительные внешние курсы.

TIR и SafeTIR

Сервер МСАТ по TIR работает с 22 декабря 2000 года. Информация от 18 основных таможенных постов в точках прибытия грузов отправляется по факсу в Астану, где находится сервер МСАТ. Здесь данные вводятся в систему CUTE. Объем эквивалентен 80 карнетам в день, с учетом 3 рабочих часов на 80 экземпляров таможенных документов. Информация о более чем 2200 операциях по разгрузке отослана в Женеву, с учетом 400 операций в неделю в течение 2001 года.

Шесть предоставленных проектом компьютеров, приобретенных в рамках проекта, находились в Астане до перемещения ключевых офисов в точках прибытия грузов. На всех компьютерах установлена операционная система Windows 2000, SQL и CUTE. После завершения обучения сотрудников таможенной службы 6 персональных компьютеров будут использоваться вместо факсимильных средств передачи информации, однако информация будет пересылаться в Астану для проверки перед отправкой на сервер МСАТ для пересылки в Женеву.

Остальные 12 офисов в точках прибытия грузов продолжают факсимильную пересылку информации в Астану для введения данных на сервер МСАТ. Примечание: существует опасение о наличии частых ошибок при получении информации от удаленных постов, поэтому планируется проверять детальную информацию перед ее отправкой в Женеву. Позднее может быть разрешена отправка факсимильных сообщений от постов разгрузки на ближайший компьютер системы CUTE, в последующем возможно создание интегрированной сети.

В марте 2002 года начала работать национальная система электронного таможенного контроля, она должна значительно улучшить передачу данных и позволить централизованно извлекать данные для системы TIR в будущем.

ADR

Вопрос о внедрении ADR обсуждался с представителями Министерства транспорта, однако время рассмотрения предложения в парламенте еще не определено.

3.9.5 Кыргызстан

Отчёт по вопросам законодательства и Отчёт по планам в области законодательства

Копии были предоставлены Министерству транспорта и всем заинтересованным организациям, на что была сделана ссылка во время обучающих курсов. Планируемые или проходящие парламентские слушания изменения в законодательстве, регулирующем дорожный транспорт, могут стать доказательством того, что оба отчета рассматриваются и принимаются во внимание на различных уровнях.

Центры по обучению и проведение обучения

Обучение началось в отремонтированных арендуемых помещениях в автомобильного колледжа в Бишкеке под контролем Национальной ассоциации автомобильного транспорта (AIA), однако обучение проходят небольшое число слушателей.

Начальник транспортной инспекции занимается продвижением закона, согласно которому все лицензии и таможенные документы TIR могут выдаваться только перевозчикам, получившим СРС от аккредитованного обучающего центра. Также планируется ввести систему получения СРС для заявителей на продление лицензии. На первом этапе Национальная ассоциация будет являться единственным аккредитованным обучающим центром.

Национальная ассоциация получила лицензию Министерства образования на осуществление деятельности, водительские курсы продолжительностью одна неделя начались в сентябре 2001 года. Национальная ассоциация, имеющая широкий опыт работы Центра по обучению, планирует развивать отношения с Академией МСАТ для получения аккредитации. Обучению и материалам, полученным в рамках проекта, дается высокая оценка.

Бизнес планы

Предоставлен проект бизнес плана, демонстрирующий безубыточность в первый год, даже после уплаты высоких налогов. Количество водителей - потенциальных участников обучения составляет 1 000 человек.

TIR и SafeTIR

Сервер МСАТ в Национальной ассоциации, с установленными программами Cute, Cutewise и ATIRS работает в рамках системы ATIRS с начала марта 2001 года. С 28 декабря 2000 года Национальная ассоциация выдает таможенные документы TIR и передает информацию в Женеву по факсу. С начала марта 2001 года ATIRS используется Национальной академией. Ожидается, что в 2002 году будет выдано более 500 карнетов TIR. Учитывая, что в сопредельных странах взимается плата за сопровождение груза, TIR приобретает большую важность для международных перевозок.

Таможенная служба проинформирована о своей обязанности на основании подписанного Меморандума о взаимопонимании предоставлять в Национальную ассоциацию данные об операциях по разгрузке на пяти основных таможенных офисах в точках прибытия грузов, и в данный момент выполняют эту работу. Случаи задержек в предоставлении информации были устранены. Данное решение оказалось практически возможным, так как более 60% всех операций по выгрузке осуществляются в одном месте.

Долгосрочная программа работы таможенной службы предполагает создание компьютерной сети коммуникации, в связи с этим предлагается несколько проектов с участием TACIS и IFIs (включая SECO, подразделение Министерства финансов Швейцарии, которое выражает интерес в их привлечении). Наше соглашение по SafeTIR не противоречит данным предложениям и может рассматриваться как предоставление опыта в получении первичной информации от источника.

Предоставлен один компьютер с установленной операционной системой Windows 2000 и SQL версии 7, приобретенный в рамках проекта ТРАСЕКА. Таможенной службой сделан запрос в МСАТ на предоставление копии CUTE (будет установлена позже). Персональный компьютер находится в головном офисе таможенной службы, так же как предоставленный в рамках проекта факсимильный аппарат. Сюда поступают данные с пяти ключевых таможенных постов в точках прибытия груза.

Создание системы SafeTIR пройдет в три этапа:

- **Этап 1:** 5 факсимильных аппаратов в основных офисах Таможенной службы в точке прибытия груза, которые, в основном, являются региональными офисами, направляют информацию в Главный офис Таможенной службы. Данные на бумаге передаются из Главного офиса в Киргизскую национальную ассоциацию для введения в систему Cute (предварительно установленную МСАТ) на сервер МСАТ. До настоящего момента таможенные посты отказывались посылать информацию непосредственно в Национальную ассоциацию.
- **Этап 2:** Когда на персональном компьютере будет установлена CUTE, операторы в таможенных службах познакомятся с системой под руководством сотрудников Ассоциации. Данные будут вводиться в CUTE на таможенных постах и передаваться в Ассоциацию на дискетах.

- Этап 3: После тестовой передачи данных между таможенными постами и Ассоциациями с использованием модема, установленного на компьютере проекта, данные будут передаваться в Ассоциацию в электронном виде для последующей передачи в МСАТ. Примечание: данные могут передаваться в Женеву только через сервер, предоставленный МСАТ, так как только на этом компьютере установлена система с протоколом и паролем.

Данная система представляется достаточной для удовлетворения потребностей Таможенной службы Киргизии на протяжении 3 лет.

ADR

Вопрос о внедрении ADR обсуждался с представителями Министерства транспорта, однако время рассмотрения предложения в парламенте еще не определено.

3.9.6 Молдова

Отчёт по вопросам законодательства и Отчёт по планам в области законодательства

Копии были предоставлены Министерству транспорта и всем заинтересованным организациям, на что была сделана ссылка во время обучающих курсов. Планируемые или проходящие парламентские слушания изменения в законодательстве, регулирующем дорожный транспорт, могут стать доказательством того, что оба отчета рассматриваются и принимаются во внимание на различных уровнях.

Центры по обучению и проведение обучения

- 1 Обучение проводилось на базе существующего обучающего Центра обучения операторов международных перевозок. Национальная ассоциация АІТА осуществляет поддержку Центра по подготовке операторов международных перевозок, ей принадлежит 80% акций данного центра. Оставшейся долей (20%) владеет Ассоциация грузоперевозчиков.
- 2 В Техническом университете также существует Факультет транспорта, на базе которого проводятся более длительные курсы, на которых студенты готовятся для работы в транспортной отрасли. Работу также ведет Транспортный колледж в Кишинёве. Многие операторы являются выпускниками данного факультета. Однако в настоящий момент там обучается незначительное число студентов, основная работа по подготовке операторов проводится Центром по подготовке операторов международных перевозок. Слушатели нашего курса приходят из данного Центра, Национальной ассоциации, Технологического университета, Транспортного колледжа, Министерства транспорта и двух транспортных компаний.

В 2001 году курсы получили аккредитацию Академии МСАТ.

Бизнес-планы

По мере развития деятельности центра было подготовлено несколько проектов бизнес-планов.

TIR и SafeTIR

Таможенные службы располагают аппаратным обеспечением с комплексной архитектурой, которая базируется на технологии Клиент - Сервер с использованием витой пары пропускной способностью 100 Мб для передачи данных от 50 локальных ПК, с использованием хаба от двух серверов. Система в целом используется для записи и хранения всей информации о передвижении грузов в Молдове, а также для предоставления необходимых данных правительственным организациям. Кроме того, используются подсистемы для учета:

- зарплаты
- трудовых затрат
- персонала
- записей в главной книге
- денежных потоков

После продолжительных обсуждений с Таможенной службой, проект дополнительно предоставил 6 ПК, для замены старых компьютеров или установке новых на пограничных постах и таможенных постах точках прибытия грузов. В итоге, служба имеет в своем распоряжении 36 ПК. Кроме того, нами в рамках выделенных средств был предоставлен один сервер, 3 радиомодема и 26 сканеров для считывания штрих-кодов. Данное оборудование было необходимо Таможенной службе для усиления уже используемой достаточно сложной системы SafeTIR. Нам подтвердили, что данное оборудование позволит усовершенствовать систему в соответствии с требованиями Технического задания проекта.

ADR

Несмотря на то, что Молдова подписала в 1998 году все части соглашения ADR по транспортировке опасных грузов для международных перевозок, никаких изменений в национальное законодательство не было внесено. На обсуждение вынесен новый национальный законопроект, с просьбой к консультанту предоставить комментарии. Очевидно, что предложенные нами изменения были учтены, за что нам была выражена благодарность. Закон был утвержден парламентом, и вводится в действие.

Началось обучение водителей по ADR, заменившей используемую ранее советскую систему. СИПТИ планирует аккредитовать свои курсы по ADR в Министерстве транспорта, и ведет работу по организации тестирования транспортных средств по системе ADR.

3.9.7 Монголия

Отчёт по вопросам законодательства и Отчёт по планам в области законодательства

Копии были предоставлены сотрудникам Министерства транспорта и всех заинтересованным организациям, на что была сделана ссылка во время обучающих курсов. Некоторые из прошедших обучение слушателей являются сотрудниками дорожных ведомств.

Один из слушателей, являющийся представителем Министерства транспорта, отвечает за подготовку нормативных документов в развитие закона об автомобильном транспорте. Министерство проводило согласование предложений по подготовке водителей и менеджеров, подаваемых обучающим центром и организациями, необходимое для начала курсов. Обучение планировалось начать в сентябре 2001 года.

С 1 июня 2000 года вступило в силу Положение о транзитном транспорте и перевозке грузов, которое регулирует процесс лицензирования, не проработанный в законе об автотранспорте. Положение закрепляет технические требования, регистрацию, а также требования к оборудованию терминалов, условиям хранения, требования к опасным грузам и обучению, регулируя все не только дорожный, но и все иные виды транспорта. Текст положения готовился другим слушателем курса.

Готовится законопроект по дорожной транспортировке грузов внутри страны, а также другие нормативные акты, разрабатываемые Министерством транспорта в рамках Закона об автотранспорте и вступающие в силу после их утверждения Министерством юстиции.

Существует заинтересованность в развитии законодательства по TIR, так как в случае вступления Китая в соглашение, Монголия согласно процедуре станет транзитной страной для товарных потоков из и в Китай. Россией, Монголией и Китаем подготовлено трехстороннее соглашение о свободном движении товарных и пассажирских потоков.

Центры по обучению и проведение обучения

Под контролем Национальной ассоциации дорожного транспорта была одобрена программа обучения, проводимого Обучающим институтом инфраструктур. Обучение проводится по нескольким дисциплинам, при этом дорожному транспорту будет уделяться особое внимание. Институт начал проводить трехдневный курс обучения водителей. Ожидается, что первоначально заявки на обучение подадут 1500 водителей из числа потенциальных 25000 слушателей в Монголии. За этим должно было последовать обучение по СРС, предположительно для 500 человек из 200 компаний. Прошедшие обучение будут регистрироваться в национальном реестре, на работу по конкретной специальности будут приниматься только лица, прошедшие обучение в данной сфере.

Министерством просвещения будут аккредитованы экзаменаторы, Институту будут предоставлены копии документов по предыдущим проектам, в которых описаны требования в системе экзаменов для их последующего обсуждения в Министерстве образования и в Министерстве транспорта. Система экзаменов должна соответствовать установленным в Монголии требованиям к профессиональным экзаменам, например, для инженеров, однако необходимо также учесть особенности требований, существующих в Европейском Союзе.

Институт заинтересовался возможностью двухстороннего признания сертификатов с ЕС и будет стремиться к максимальному соответствию требованиям и аккредитации Академии МСАТ.

Бизнес-планы

По мере изменения ситуации было подготовлено несколько проектов бизнес планов (на монгольском языке).

TIR и SafeTIR

Таможенными службами при финансовой поддержке в рамках проекта на монгольский язык был переведен Справочник ООН по TIR, в том числе Конвенция 1975 года. Копия справочника была передана в Министерство транспорта (копии были предоставлены компетентным сотрудникам), Министерство внешних дел, в Обучающий институт инфраструктур и Национальную ассоциацию дорожного транспорта. Очевидно, что определенные результаты достигнуты в работе с МСАТ (Женева) по организации ассоциации-гаранта для выдачи карнетов TIR.

ADR

1 мая 2000 года вступило в действие новые нормативные документы, регулирующие транспортировку опасных грузов. Они закрепляют технические нормативы, согласно полученным сведениям, соответствующие ADR, активно обсуждается присоединение к Соглашению по международным перевозкам. Для представления на рассмотрение правительством все документы по ADR должны быть переведены на монгольский язык, версии на английском или русском языках к рассмотрению приниматься не будут.

3.9.8 Таджикистан

Отчёт по вопросам законодательства и Отчёт по планам в области законодательства

Копии отчетов были распространены среди представителей Парламента и других заинтересованных организаций, и на них делались ссылки во время учебных курсов. Изменения в законодательстве по автотранспорту, рассматриваемые или принимаемые Парламентом, будут свидетельствовать о том, что содержание обеих отчетов принимается во внимание на многих уровнях.

Центры по обучению и проведение обучения

Для обучения в сфере автомобильного транспорта существует только один сертифицированный учебный центр, который организован Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков (АВВАТ) и называется Транспортной Академией. Ее филиалы расположены в Ленинабаде, Хатлонской и Хороге. АВВАТ является неправительственной ассоциацией (НПА), но Министерство Юстиции наделило ее всеми полномочиями в своей сфере. Она стала членом МСАТ в 1996 году.

Ассоциация располагает учебным центром в Душанбе по подготовке водителей, но после длительных раздумий и осмотра альтернативных помещений было решено, что идеальным вариантом помещения для проведения обучения менеджеров будет являться один из офисов штаб-квартиры АВВАТ в центре Душанбе, и для этого почти не потребуется изменений в помещении или в привлеченных людских ресурсах. С помощью Заместителя премьер-министра (который организовал работу АВВАТ до своего продвижения по службе) был проведен активный поиск потенциальных преподавателей, включая работников Таможни, GIA, Университета и других организаций. Большая часть студентов успешно сдала экзамены и получила сертификаты.

Была признана важность проведения обучения, но возможность начать обучение все еще ограничена. Однако они надеются начать проведение обучения в 2002 году.

Бизнес-планы

По мере того, как развивалась ситуация, были разработаны несколько черновых бизнес-планов (на русском языке).

TIR и SafeTIR

В ближайшем будущем не ожидается достижения соглашения с МСАТ в Женеве о том, чтобы Ассоциация АВВАТ выдавала карнеты TIR. Таможенные органы хотели бы иметь отношение к перевозкам TIR для улучшения организации перевозок через Иран. Принятие решения по данному вопросу остается за МСАТ. Проведенные учебные курсы содержали много информации по TIR, и студенты показали большую заинтересованность в отношении обучения по данному вопросу.

ADR

В учебные курсы была включена информация по законодательству, и Ассоциация АВВАТ хотела бы принять законодательство по ADR для регулирования перевозок с Ираном. В настоящее время Парламент не располагает достаточным временем для обсуждения вопросов по ADR.

3.9.9 Туркменистан

Отчёт по вопросам законодательства и Отчёт по планам в области законодательства

Копии отчетов были распространены среди представителей Правительства и других заинтересованных организаций, и на них делались ссылки во время учебных курсов. Изменения в законодательстве по автотранспорту, рассматриваемые или принимаемые Кабинетом Министров, будут свидетельствовать о том, что содержание обеих отчетов принимается во внимание на многих уровнях.

Центры по обучению и проведение обучения

Туркменская ассоциация международных автомобильных перевозчиков (THADA) отвечает за обучение, и все оборудование было установлено в современном офисе отличного качества, расположенном в Транспортном Центре в Ашгабате. Министерство образования сделало формальный запрос подтверждения возможности центра готовить квалифицированные профессиональные кадры, перед тем как выдать центру разрешение на проведение обучения. Подробное письмо было передано 13 декабря 2001, с тем, чтобы обучение началось в январе 2002 года.

12 туркменских специалистов закончили официальные учебные курсы, и большая часть из них успешно сдала экзамены. Во время визитов широко обсуждалась часто упоминаемая тема о необходимости формализовать требование проведения обучения по CPC и ADR в целях повышения безопасности в автотранспортной отрасли Туркменистана. Наши партнеры полностью понимают позицию международного признания и исполнения закона, но смогут ли они добиться одобрения его Кабинетом Министров – это другой вопрос. Без юридической необходимости по получению подготовки, обучение вряд ли будет иметь место.

Бизнес-планы

По мере того, как развивалась ситуация, были разработаны несколько черновых бизнес-планов (на русском языке).

TIR и SafeTIR

THADA была организована в 1995 году с целью представления интересов автотранспортной отрасли. Существует намерение со временем приватизировать THADA. В Ассоциацию входят всего 10 активных членов, и все они в настоящее время являются государственными предприятиями. Они действуют как группа, лоббирующая интересы отрасли в Правительстве, и их усилия по получению одобрения концепции TIR Правительством были успешными, так же как и учреждение организации-гаранта и заключение договоренностей с таможней по передаче данных о выдаче TIR в МСАТ. Ассоциация получила сервер от МСАТ и наделена полномочиями по выдаче карнетов TIR с 1 октября 2001 года. Ожидается, что за полный год будет выдано 450 карнетов.

THADA обращается в таможню для сбора данных (в бумажном виде) по выпуску TIR, 86% которых выпускается в Ашгабате. Таможня находится недалеко, и сбор данных в таком виде не является проблемой при небольшом количестве выпускаемых документов TIR. Из оставшейся части в Мары выпускается 9%, в порту Туркменбаши 3%, в Туркменабате (бывший Чарджоу) – 2%. Данные из этих мест получают по телефону или факсу в главный офис таможни. Затем данные пересылаются в МСАТ: из Ашгабата в течение 2 дней, из других мест – в течение 10 дней. С октября 2001 года они направили данные по более чем 200 выпущенным документам TIR на сервер МСАТ в Женеву с использованием системы CUTE. Если ситуация останется прежней, то ожидается, что выпуск TIR составит от 1000 до 2000 в год.

Все вышеперечисленные события имели место после того, как прошел срок включения Туркменистана в международный тендер на вспомогательное оборудование. Таможенные органы обратились к Консультанту с просьбой отдельно включить предоставление компьютерного оборудования. В данном случае сервер МСАТ не был предоставлен таможне, поэтому к сожалению, минимальные требования по предоставлению компьютеров для проекта, согласованные с Менеджером Задачи, не были выполнены.

ADR

Проводилось обсуждение на уровне Кабинета Министров по принятию ADR, но время вступления в силу данного законодательства не было указано.

3.9.10 Украина

Отчёт по вопросам законодательства и Отчёт по планам в области законодательства

Копии отчетов были распространены среди представителей Правительства и других заинтересованных организаций, и на них делались ссылки во время учебных курсов. Изменения в законодательстве по автотранспорту, рассматриваемые или принимаемые Парламентом, будут свидетельствовать о том, что содержание обеих отчетов принимается во внимание на многих уровнях.

Центры по обучению и проведение обучения

Был произведен косметический ремонт двух учебных классов в их старом здании в центре Киева, но капитальный ремонт произведен не был, и Центр еще не соответствует высоким стандартам. Были закуплены новые столы и лавки, и два учебных класса оборудованы в стиле старых школьных классов. Одна комната будет оборудована как аудитория для семинаров, столы и стулья, предоставленные проектом, будут использованы в аудитории для обучения менеджеров. Новый Директор по обучению был назначен на свою должность в ноябре 2001 года, и Центр официально начал свою работу 1 января 2001 года. В течение 2001 года были проведены два учебных курса каждый посещали примерно по 15 студентов: курс для водителей, осуществляющих международные перевозки и курс по ADR.

Новому Директору были переданы копии учебных материалов, использованных в ходе учебного курса в Великобритании; были обсуждены некоторые вопросы. К сожалению, новый Директор не занимался раньше организацией обучения, что может затруднить процесс развития. Однако Центр уведомил о плане проведения двух учебных курсов по транспорту для менеджеров продолжительностью 10 дней в марте 2002 года, а также курса для водителей по международным перевозкам (стоимостью \$84) примерно в то же время и нескольких курсов по ADR продолжительностью 1 неделя (стоимостью \$71) в феврале и марте 2002 года. В настоящее время не планируется проводить курсы по CPC, и сами курсы еще не были разработаны на основании тех материалов, которые мы передали.

Руководство Центра надеется получить аккредитацию своего учебного центра Академией MCAT к концу 2002 года, но пока было сделано немного для того, чтобы необходимость обучения по CPC предусматривалась законом. Система, принятая на Украине, кажется более традиционной по своему стилю, чем это ожидалось на основании предыдущего опыта.

Бизнес-планы

По мере того, как развивалась ситуация, было разработано несколько черновых бизнес-планов.

TIR и SafeTIR

Таможенные органы подтвердили, что они подписали и полностью внедрили систему TIR; система сбора таможенных данных основана на использовании Sun Enterprises "Microsystems". Таможенные органы располагают 7500 компьютеров, каждый из которых имеет прямой онлайн-выход на базу данных. 175 таможенных постов соединены между собой общей системой коммуникации, основанной на военной системе, поэтому информация по характеристикам системы имеет ограниченный характер.

Консультант получил информацию из МСАТ о том, что система "черных ящиков", которая используется таможенными органами, работает хорошо, но, по их мнению, "могла бы быть более быстрой". В Техническом Задании была указана необходимость наличия автономных компьютеров (количеством до 8 штук). Руководство Таможни не согласилось с этим утверждением, и после длительных дискуссий они потребовали предоставления определенных видов оборудования в рамках бюджета, которое, по их утверждению, будет использовано "в качестве дополнительных единиц централизованной базы данных Таможенной службы Украины, которая является ключевым моментом выполнения таможенных процедур, включая оформление карнетов TIR".

Таможенная служба подписала трехстороннее соглашение с АСМАП и МСАТ по введению SafeTIR. Соглашение подразумевает финансирование приобретения оборудования на сумму \$100 000. В результате этого, были установлены компьютеры в 57 главных офисах (включая офисы в точках прибытия грузов), которые загружают информацию в центральный компьютер, ежедневно передающий данные в AsMAP. В общем, проблем нет, что выражается в том, что среднее время передачи отчетности составляет только 9 дней.

Соглашение по ADR

Соглашение по ADR было ратифицировано Парламентом и были идентифицированы потребности в обучении. AIRCU ведет переговоры с Дорожной полицией по вступлению в силу законодательства ADR. После посещения сертифицированных курсов автомобильной инспекции (ГИА) выдает учащимся, успешно сдавшим экзамены, сертификаты, так как ГИА является организацией, отвечающей за соблюдение соответствующего законодательства. Тестирование во время экзаменов, организуемых автомобильной инспекцией, началось в феврале 2001 года.

Существуют опасения, что имеют место нарушения, результаты экзаменов могут быть подтасованы, а сертификаты – куплены. Ситуация схожа с выдачей водительских удостоверений и техосмотром автомобилей. Примером этого может являться то, что сертификаты ADR выдавались еще до того, как законодательство ADR было признано на Украине. Могут потребоваться дальнейшие шаги до того, как результаты сертификации будет признана в ЕС.

3.9.11 Узбекистан

Отчёт по вопросам законодательства и Отчёт по планам в области законодательства

Копии отчетов были распространены среди представителей Правительства и других заинтересованных организаций, и на них делались ссылки во время учебных курсов. Изменения в законодательстве по автотранспорту, рассматриваемые или принимаемые Парламентом, будут свидетельствовать о том, что содержание обеих отчетов принимается во внимание на многих уровнях.

Центры по обучению и проведение обучения

Учебное оборудование по проекту было доставлено к безопасному месту хранения в апреле 2001 года, в ожидании готовности учебного кабинета. К сожалению, работники Ассоциации были вынуждены 5 июня 2001 года освободить свой офис в административном здании, принадлежащем Узавтотрансу (акционерное общество, частично принадлежащее государству), так как по решению указа Правительства Узавтотранс был закрыт и прекратил деятельность.

8 августа 2001 года Ассоциация AIRCUZ переехала в новый офис на втором этаже здания, принадлежащего одному из узбекских проектных институтов в центре Ташкента, заключив договор аренды на 5 лет, продолжая искать себе подходящее собственное здание. AIRCUZ профинансирует ремонт арендуемого в данном здании, что планировалось закончить к концу сентября 2001 года. Учебные курсы предположительно должны были возобновиться в октябре 2001 года. Новый учебный центр будет на 90% принадлежать AIRCUZ и на 10% ТАДИ. Он был зарегистрирован под названием "БИЛИМИНТЕРТРАНС" 30 мая 2001 года. Ассоциация намеревалась получить лицензию от Кабинета Министров на осуществление обучения в этом центре.

Организация ТАДИ, финансируемая государством, будет продолжать предлагать курсы по СРС, и вскоре будет принято решение относительно роли г-на Топалиди (старший преподаватель по СРС, бывший декан факультета и бывший заместитель Директора ТАДИ). Он либо останется работать в ТАДИ, либо перейдет работать в AIRCUZ на полный рабочий день. Представляется, что объемы обучения достаточны для двух центров, но в AIRCUZ надеются первыми начать предлагать сертификацию МСАТ и в течение 2002 года получить признание своих учебных планов со стороны МСАТ. Преподаватели прошли подготовку в рамках проекта ТАДИ (8) и AIRCUZ (4) и будут работать в одном из учебных центров.

В Агентстве Автомобильного и Речного Транспорта (AART) сейчас новый Генеральный директор, и ожидается, что вскоре будет принято новое законодательство, по которому менеджеры должны будут пройти обучение по СРС, и что БИЛИМИНТЕРТРАНС будет учебным центром, занимающим предпочтительную позицию.

Бизнес-планы

По мере того, как развивалась ситуация, были разработаны несколько черновых бизнес-планов, но возможно, потребуется их пересмотреть с тем, чтобы отразить изменения обстоятельств.

TIR и SafeTIR

Пограничные переходы с существующими компьютерными системами вынуждены регистрировать все грузы - TIR и не TIR, как это делается сейчас. Существующая компьютерная система на основе сети была разработана и управляется Таможенной службой, и в настоящее время не является полной онлайн-системой. Полная информация по этой сети не была раскрыта для этого проекта, но существует понимание, что используются компьютеры на базе процессоров 286 и 486 с программным обеспечением, разработанным персоналом Таможенной службы Узбекистана.

Данный вопрос подробно обсуждался с техническими специалистами МСАТ в октябре 2000 года на встречах, где Консультант не присутствовал. Обсуждалась необходимость использования "системы для преобразования", чтобы совмещать данные, собираемые Таможенной службой Узбекистана, с системой CUTE, используемой МСАТ. Существует понимание, что все 8 типов вводимых данных, необходимые для CUTE не включены в существующую систему Таможенной службы, но их можно легко добавить.

Сервер МСАТ был установлен в штаб-квартире Таможенной службы в Ташкенте и протестирован техническими специалистами МСАТ в октябре 2000 года. Предметом соглашения, заключенного с МСАТ и ратифицированного посредством подготовки Меморандума о взаимопонимании, являлось обеспечение AIRCUZ телефонной связью, чтобы AIRCUZ могла передавать данные о выпуске TIR в офис МСАТ в Женеве в системе CUTE. Возможно, что такая телефонная линия не была установлена, так как у Консультанта нет информации о том, что данные о выпуске TIR передаются в МСАТ или AIRCUZ.

В Таможенной службе убеждены, что МСАТ обещала им разработать систему преобразования данных, и ведут переговоры с МСАТ с октября 2001 года. МСАТ распространил вопросник, который был заполнен и отправлен обратно в МСАТ 18 июня 2001 года. Обо всем этом Консультант не располагал сведениями. Как результат заполнения вопросника, Таможенная служба ждет решения в сфере компьютерных технологий от МСАТ.

Мы обсуждали возможность поддерживать интерфейс между системой сбора данных Таможенной службы и системой CUTE вручную силами Таможенной службы, но последние отказались от этого предложения, посчитав, что если они его примут, МСАТ никогда не предоставит им систему преобразования. Однако, Таможенная служба предложила предоставлять "необработанные" данные в AIRCUZ, чтобы вносить их в систему CUTE на их сервере МСАТ. В принципе AIRCUZ согласилась выполнять эту функцию, при условии, что МСАТ будет оплачивать им данную работу. Консультанту неизвестен результат этих внутренних переговоров.

Обоснование предоставления проектом 16 компьютеров исходит из более ранних соглашений между МСАТ и Таможенной службой Узбекистана, а не из оценки непосредственных потребностей для обработки данных по выпуску TIR. 16 проектных компьютеров находятся в безопасном месте хранения, их проверили и расписались в получении. Установка SQL будет завершена и оборудование размещено по местам, как только будет разрешен вышеупомянутый вопрос компьютерной совместимости.

ADR

Для регулирования перевозок опасных грузов используется прежняя система, действовавшая во времена СССР, но Правительство активно рассматривает Конвенцию ADR. Она будет рассмотрена в ходе следующего раунда встреч в рамках определения политики Кабинета Министров; одновременно идет сбор мнений всех заинтересованных государственных учреждений. Вероятнее всего, конвенция ADR будет принята, но дата проведения всестороннего обсуждения еще не назначена.

**ФОРМА 3.2: ОТЧЁТ О ЗАВЕРШЕНИИ 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 5 |
|---|--------------------------------------|----------------------------------|--|--------|--------------|
| Период планирования: октябрь 2001 – апрель 2002 | | Дата заполнения: май 2002 | 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. | | | | | |
| ОТЧЁТНЫЙ ПЕРИОД | ОСНОВНЫЕ ПРОВЕДЁННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ | КОНСУЛЬТАНТ ЕС | ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ РЕСУРСЫ | | |
| | | | МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ | ПРОЧЕЕ | |
| октябрь 1999 – март 2000 | 1 Модуль А | | | | |
| | 1.2 План закупок | 40 | | | |
| | 1.3 Оценка законодательной базы | 50 | | | |
| | 1.4 Оценка учебных заведений | 41 | | | |
| | 1.5 Обучение менеджеров в странах ЕС | | | | |
| | 1.6 Отбор преподавателей | | | | |
| | 1.7 Разработка бизнес-планов | 35 | | | |
| | 1.8 Оснащение центров | | | | |
| | 1.9 Проведение учебных курсов | | | | |
| | 1.10 Мониторинг и оценка | | | | |
| | 2 Модуль В | | | | |
| | 2.1 Утверждение статуса ADR / TIR | 5 | | | |
| | 2.2 Оценка законодательной базы | 16 | | | |
| | 2.3 Содействие в распространении TIR | 10 | | | |
| 2.4 Содействие в распространении SafeTIR | 12 | | | | |
| 2.5 Содействие в реализации ADR | | | | | |
| 3 Модуль С | | | | | |
| 3.1 План закупок | 12 | | | | |
| 3.2 Установка приоритетов по таможенным офисам в пунктах назначения | 5 | | | | |
| 3.3 Закупка и установка оборудования | 2 | | | | |
| | Координация проекта | 30 | | | |
| Всего за период | | 258 | | | |

| | | | |
|--|---------------------------|---|--------------|
| Название проекта : ТРАСЕКА: Содействие международным транзитным автомобильным перевозкам | Номер проекта: TNREG 9802 | Страны : Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Монголия, Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан | Стр.: 2 из 5 |
| Период планирования: октябрь 2001 – апрель 2002 | Дата заполнения: май 2002 | 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.

| ОТЧЁТНЫЙ ПЕРИОД | ОСНОВНЫЕ ПРОВЕДЁННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ | КОНСУЛЬТАНТ ЕС | ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ РЕСУРСЫ | |
|---|--------------------------------------|----------------|--------------------------|--------|
| | | | МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ | ПРОЧЕЕ |
| апрель, 2000 – июль, 2000 | 1 Модуль А | | | |
| | 1.2 План закупок | 20 | | |
| | 1.3 Оценка законодательной базы | 23 | | |
| | 1.4 Оценка учебных заведений | 20 | | |
| | 1.5 Обучение менеджеров в странах ЕС | 40 | | |
| | 1.6 Отбор преподавателей | 20 | | |
| | 1.7 Разработка бизнес-планов | 25 | | |
| | 1.8 Оснащение центров | | | |
| | 1.9 Проведение учебных курсов | 70 | | |
| | 1.10 Мониторинг и оценка | | | |
| | 2 Модуль В | | | |
| | 2.1 Утверждение статуса ADR / TIR | | | |
| | 2.2 Оценка законодательной базы | 10 | | |
| | 2.3 Содействие в распространении TIR | 10 | | |
| 2.4 Содействие в распространении SafeTIR | 10 | | | |
| 2.5 Содействие в реализации ADR | 5 | | | |
| 3 Модуль С | | | | |
| 3.1 План закупок | 10 | | | |
| 3.2 Установка приоритетов по таможенным офисам в пунктах назначения | | | | |
| 3.3 Закупка и установка оборудования | | | | |
| | Координация Проекта | 50 | | |
| Всего за период | | 313 | | |

| 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.: 3 из 5 |
|--|--------------------------------------|---------------------------|---|--------------|
| Период планирования: октябрь 2001 – апрель 2002 | | Дата заполнения: май 2002 | 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. | | | | |
| ОТЧЁТНЫЙ ПЕРИОД | ОСНОВНЫЕ ПРОВЕДЁННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ | КОНСУЛЬТАНТ ЕС | ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ РЕСУРСЫ | |
| | | | МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ | ПРОЧЕЕ |
| август, 2000 – декабрь, 2000 | 1 Модуль А | | | |
| | 1.2 План закупок | | | |
| | 1.3 Оценка законодательной базы | 15 | | |
| | 1.4 Оценка учебных заведений | | | |
| | 1.5 Обучение менеджеров в странах ЕС | | | |
| | 1.6 Отбор преподавателей | 35 | | |
| | 1.7 Разработка бизнес-планов | 30 | | |
| | 1.8 Оснащение центров | 15 | | |
| | 1.9 Проведение учебных курсов | 345 | | |
| | 1.10 Мониторинг и оценка | 20 | | |
| | 2 Модуль В | | | |
| | 2.1 Утверждение статуса ADR / TIR | | | |
| | 2.2 Оценка законодательной базы | 5 | | |
| | 2.3 Содействие в распространении TIR | 25 | | |
| 2.4 Содействие в распространении SafeTIR | 30 | | | |
| 2.5 Содействие в реализации ADR | 5 | | | |
| 3 Модуль С | | | | |
| 3.1 План закупок | | | | |
| 3.2 Установка приоритетов по таможенным офисам в пунктах назначения | 15 | | | |
| 3.3 Закупка и установка оборудования | 80 | | | |
| | Координация Проекта | 60 | | |
| Всего за период | | 680 | | |



| 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.: 4 из 5 |
|---|--------------------------------------|----------------------------------|--|--------------|
| Период планирования: октябрь 2001 – апрель 2002 | | Дата заполнения: май 2002 | 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. | | | | |
| ОТЧЁТНЫЙ ПЕРИОД | ОСНОВНЫЕ ПРОВЕДЁННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ | КОНСУЛЬТАНТ ЕС | ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ РЕСУРСЫ | |
| | | | МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ | ПРОЧЕЕ |
| январь, 2001 - сентябрь, 2001 | 1 Модуль А | | | |
| | 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 | 60 | | |
| | 1.8 Оснащение центров | 100 | | |
| | 1.9 Проведение учебных курсов | | | |
| | 1.10 Мониторинг и оценка | 100 | | |
| 2 Модуль В | | | | |
| 2.1 Утверждение статуса ADR / TIR | | | | |
| 2.2 Оценка законодательной базы | | | | |
| 2.3 Содействие в распространении TIR | | | | |
| 2.4 Содействие в распространении SafeTIR | | | | |
| 2.5 Содействие в реализации ADR | | | | |
| 3 Модуль С | | | | |
| 3.1 План закупок | | | | |
| 3.2 Установка приоритетов по таможенным офисам в пунктах назначения | | | | |
| 3.3 Закупка и установка оборудования | | 95 | | |
| | Координация проекта | | 131 | |
| Всего за период | | 486 | | |
| 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.: 5 из 5 |

| Период планирования: октябрь 2001 – апрель 2002 | | Дата заполнения: май 2002 | 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. | | | | |
| ОТЧЁТНЫЙ ПЕРИОД | ОСНОВНЫЕ ПРОВЕДЁННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ | КОНСУЛЬТАНТ ЕС | ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ РЕСУРСЫ | |
| | | | МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ | ПРОЧЕЕ |
| октябрь, 2001 – апрель, 2002 | 1 Модуль А | | | |
| | 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 | 20 | | |
| | 1.8 Оснащение центров | | | |
| | 1.9 Проведение учебных курсов | | | |
| | 1.10 Мониторинг и оценка | 36 | | |
| | 2 Модуль В | | | |
| | 2.1 Утверждение статуса ADR / TIR | | | |
| | 2.2 Оценка законодательной базы | | | |
| 2.3 Содействие в распространении TIR | | | | |
| 2.4 Содействие в распространении SafeTIR | | | | |
| 2.5 Содействие в реализации ADR | | | | |
| 3 Модуль С | | | | |
| 3.1 План закупок | | | | |
| 3.2 Установка приоритетов по таможенным | | | | |
| 3.3 офисам в пунктах назначения | | | | |
| Закупка и установка оборудования | 22 | | | |
| Координация проекта | 15 | | | |
| Всего за период | | 93 | | |
| | Всего Консультанты ЕС | 1830 | | |
| | Всего местные консультанты (все задачи) | 2238 | | |
| | ВСЕГО дней по все видам работ | 4068 | | |

ФОРМА 3.3: ОБЗОР ПО РЕЗУЛЬТАТАМ

| Название проекта : ТРАСЕКА: Содействие международным транзитным автомобильным перевозкам | | Номер проекта: TNREG 9802 | Страны : Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Монголия, Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан | Стр.: 1 из 1 |
|--|---|---|---|--------------|
| Период планирования: октябрь 2001 – апрель 2002 | | Дата заполнения: май 2002 | Консультант ЕС: Скотт Вилсон | |
| Результаты | Отклонение от первоначального плана + или - | Причина отклонения | Комментарии по затруднениям и предположения | |
| Отчёт по вопросам законодательства (по планам в области законодательства) | +2 месяца | Трудности при оценке и переводе необходимых законодательных документов и при объединении всех стран в одном отчёте | Имевшие место проблемы в отношении доступности законодательных документов по лицензированию операторов оказались надлежащим образом обоснованы, но задержка не оказала серьёзного влияния на успешное завершение данной составляющей проекта. | |
| Введённые в строй Центры по обучению | 0 | | Имевший место недостаток специализированных центров по обучению не оказал влияния на успешное завершение данного элемента проекта. | |
| Бизнес-план для каждого Центра | -3 месяца | Перенесён вперёд, чтобы избежать пересечения разных видов работ по проекту и начать подготовку бизнес-планов до начала курсов по обучению | Имевшие место проблемы по ограниченному объёму вспомогательных данных, не оказали влияния на успешное завершение данного элемента проекта. | |
| Завершение курсов по обучению в ЕС | 0 | | Имевшие место проблемы по поиску необходимого персонала, не оказали влияния на успешное завершение данного элемента проекта. | |
| Завершение курсов по обучению в регионах | 0 | | Имевшие место проблемы по поиску необходимых преподавателей, не оказали влияния на успешное завершение данного элемента проекта. | |
| Установка оборудования в каждом из Центров | +4 месяца | Отсрочки в согласовании процедур тендера и утверждении тендерной документации | Имевшие место проблемы по созданию специализированных центров обучения для передачи оборудования, не оказали влияния на успешное завершение данного элемента проекта. | |
| Завершение, утверждение и мониторинг курсов | 0 | | Имевшие место проблемы потенциального контроля качества в течении длительного периода, не оказали влияния на успешное завершение данного элемента проекта. | |
| Подписание и реализация всеми государствами Конвенции по TIR | 0 | | Имевшие место проблемы по созданию ассоциаций - гарантов, не оказали влияния на успешное завершение данного элемента проекта. | |
| Подписание и реализация всеми государствами Соглашения по ADR | 0 | | Имевшие место проблемы в отношении желания правительств присоединиться и реализовывать соглашения, не оказали влияния на успешное завершение данного элемента проекта. | |
| Подписание соглашения и реализация всеми государствами, внедрившими TIR, системы SafeTIR | 0 | | Имевшие место проблемы по использованию SafeTIR в качестве внутренней системы контроля, не оказали влияния на успешное завершение данного элемента проекта. | |
| Расширение внутренней сети с использованием телекоммуникационного оборудования | +4 месяца | Отсрочки в согласовании тендерных процедур и необходимость согласования спецификаций с каждым государством, поскольку закупаемое оборудование не представляло собой стандартный набор | Имевшие место проблемы по наличию энергоснабжения во всех офисах в точках назначения, не оказали влияния на успешное завершение данного элемента проекта. | |

4 УРОКИ И РЕКОМЕНДАЦИИ

4.1 Руководящий комитет

Сначала Консультантом было предложено создать Руководящий Комитет. Руководителю Задания был представлен перечень организаций, которые могли войти в состав Комитета до проведения первоначальных визитов в регион. Данные рекомендации были изложены в предлагаемой Консультантом методологии. Учитывая то, что рекомендации не были выполнены до завершения первоначального визита Консультанта, возникло ощущение того, что создание такого Комитета на последующем этапе не окажется достаточно полезным. Проанализировав данные вопросы, можно утверждать, что создание Комитета, для работы которого требовалось время, не оплачиваемое в рамках Проекта, могло бы помочь Консультанту в решении коммуникационных вопросов, возникавших между Консультантом и МСАТ.

Следует отметить, что в Техническом Задании других проектов Тасис предусматривалось, что такой Комитет должен быть создан, и таким образом, Консультант должен учитывать связанные с этим затраты в бюджете Проекта. В некоторых случаях создание подобных Комитетов в отдельных странах требует одобрение Министерств, что осложняет ситуацию. Поэтому при разработке Технического Задания необходимо учитывать, следует ли создавать Комитет по руководству и каковы будут рамки их полномочий. Важно также, что если реализация Проекта происходит при поддержке и в сотрудничестве с такими организациями, как МСАТ, ЕБРР, Азиатский Банк Развития и т.д., то следует проанализировать вопрос создания общего Комитета по руководству.

4.2 Закупки

В своё время, по данному вопросу было изложено много предложений в отношении того, что проведение общего международного тендера по всем видам оборудования, которые необходимо приобрести в рамках данного проекта, не будет способствовать достижению наиболее эффективного по затратам результата при поставках оборудования, что соответствовало действительности. Если было бы возможно рассматривать решение поставки оборудования в каждой стране отдельно, учитывая чёткое разделение 2 вопросов (1. Оборудование Таможенной службе для использования в системе SafeTIR, а также 2. Оборудование для Центров по обучению), бюджетные затраты могли бы составить гораздо меньшую величину, чем в случае проведения международного тендера, результатом чего стало бы проведение основанных на конкуренции тендеров на местном уровне через прямые тендеры. Оборудование, изготовленное в странах Европейского Союза, могло быть доставлено с местных складов по ценам, сравнимым с теми, что были достигнуты. Во многих случаях доставка была бы обеспечена в более короткие сроки до завершения процесса обучения. Проведение послепродажной подготовки могло бы проходить более легко, установка программного обеспечения на поставленное оборудование могла бы занять меньше времени. В рамках компьютерной индустрии существует вполне обычная практика по обеспечению отдельного

пакета услуг по установке компьютерного оборудования и программного обеспечения там, где это касается установки специальных программных продуктов, и потребитель самостоятельно организует установку на месте необходимого программного обеспечения. При доставке аппаратного обеспечения из-за рубежа, данные услуги по установке программного обеспечения, поскольку они остаются ответственностью поставщика, оказалось трудно оказать своевременным образом.

Следует отметить то, что в соответствии с требованиями первоначального Технического Задания, предполагалось, что Проект обеспечит предоставление серверов SafeTIR для каждой ассоциации. Соблюдая правила закупок, существующих в странах ЕС, это не могло быть выполнено, поэтому Консультант вынужден был принять альтернативное решение и обеспечить поставку вспомогательного оборудования для серверов SafeTIR, предоставляемых МСАТ. Это представляло серьезное отклонение от Задания, данное обстоятельство Консультант не был способен контролировать.

В соответствии с требованиями Тасис не предполагается закупка продукции ведущих производителей, имеющих известную марку, а предусматривается закупка оборудования требуемой спецификации. Это не являлось проблемой при закупке оборудования для учебных целей, но вызывало озабоченность и опасения представителей Таможенных служб, в связи с тем, что поставляемое оборудование должно быть совместимо с существующим. Подобные спорные вопросы способствовали дальнейшим задержкам в процессе тендера.

После того, как оборудование было доставлено и распределено, Консультанту стало известно, что МСАТ требуется дополнительная информация в отношении оборудования, поставленного для системы SafeTIR. Европейский поставщик мог предоставить не все виды запрашиваемых данных, так как доставка отдельных единиц оборудования в страны назначения осуществлялась с удаленных складских пунктов. Консультанту было очень сложно (практически невозможно) получать запрашиваемые подробности об оборудовании, которое было уже доставлено в страны назначения.

Что касается закупки оборудования для учебных целей, здесь практически не было сложностей, поскольку отсутствовали изменения в выборе наименования оборудования, но было большое количество направляемых в последнюю минуту изменений в спецификациях со стороны Таможенной службы, что приводило к задержке тендера в целом.

Существующая политика Тасис по закупкам, соответствуя требованиям Брюсселя по соблюдению прозрачности процедур, продолжает вызывать серьезную озабоченность среди тех, кто применяет эту систему. Она приводит к значительному увеличению общей стоимости закупок и сроков их осуществления, что приводит к продлению проектов (как в данном случае). Существующий метод создает трудности как для Менеджеров Задачи, так и для Консультантов, он вызывает критику со стороны местных Получателей Проекта и местных офисов Тасис из-за присущих ему задержек в процедурах закупок. Использование возможного варианта с началом выполнения процедур закупок раньше указанных

Проектом сроков в большинстве случаев не реально, т.к. невозможно определить потребности в закупках до тех пор, пока полностью не развернется деятельность Проекта. Особую озабоченность вызывает то, что система закупок рассматривается в регионах, как специально ориентированная на закупки в ЕС и исключение местных поставщиков. Как отмечалось, система закупок Phare не имеет некоторых из рассмотренных проблем.

4.3 Перевод (включая особый случай для Монголии)

Помимо необходимости переводить все документы с английского языка на русский язык, Консультант должен к тому же тратить время и средства на сбор и прочтение необходимой юридической документации на грузинском и монгольском языке. Хотя по условиям Технического Задания существует требование по проведению обучения на английском и русском языках и то же требование по письменным материалам, имели место многочисленные запросы по обеспечению переводов, в особенности, с монгольского и грузинского языков. Специалист по задаче считает, что вопрос с грузинским языком не является такой сложной проблемой, как перевод с монгольского языка, поскольку в этом случае многие студенты не владеют английским и русским языками, поэтому была достигнута договорённость обеспечить перевод с монгольского языка.

На будущее вопрос, касающийся обеспечения перевода, должен быть уточнен по времени и затратам с получателем Проекта до достижения договоренности по Техническому Заданию. В целом, мнение Консультанта таково, что при реализации межгосударственных проектов, следует ограничить использование языков русским и английским, в соответствии с договором, подписанным государствами ТРАСЕКА. Достаточно сложно поддерживать стандарты качества переводов на двух языках и без дополнительных переводов с других языков. К тому же также достаточно трудно найти квалифицированных переводчиков с некоторых языков, а также необходимое компьютерное оборудование. Однако в отдельных случаях таких, к примеру, как подготовка законодательной базы, может быть оправдано выполнение разового задания, связанного с переводом по специальной тематике, без компромисса с общей политикой использования двух языков.

Логистика

Учитывая географический разброс стран, охватываемых Проектом ТРАСЕКА, проблемы по логистике становятся всё более серьёзными. Вполне понятно, что государства ТРАСЕКА хотели бы, чтобы специалисты проекта работали на регулярной основе. Однако возникает всё большее число трудностей в графике работы персонала, который вынужден сократить свое время пребывания в одной стране, чтобы выполнить определённый объём работ в другой. Такое перемещение обуславливает проблемы, связанные с расходами по переездам.

Понятно, что не легко решить проблему, которые являются практически уникальными и присущи только программе ТРАСЕКА из-за географического размаха её деятельности. Предполагается, что получатели Проекта должны согласиться с большей степенью распределения рабочей программы по этапам, результатом чего станет проведение работ в некоторых государствах позже, чем в

других. Таким образом, работа в отдельных государствах будет выполняться не одновременно, а последовательно, что не должно отразиться на результатах Проекта. Такую стратегию следовало бы использовать для внедрения программы по обучению, но конечный результат, который заключается в создании в ходе Проекта 11 Центров по обучению, всё же был достигнут в установленные сроки.

Хотя общеизвестным является, что имеются значительные различия во временных поясах между разными частями региона ТРАСЕКА, также следует учитывать сложности, связанные с наличием существующих и новых национальных праздников, а также наличия ограниченного количества авиарейсов и / или возможностей по пересадкам в требуемом направлении, что способствует возникновению дополнительных проблем по планированию. Эта проблема особенно ощутима при попытке объединить работу в двух-трех странах с целью повышения ее эффективности, можно столкнуться с наличием несовместимых по датам праздников или дней независимости. Учитывая, что к программе ТРАСЕКА присоединяются новые государства, вопрос эффективного планирования с целью комбинировать визиты Консультантов, становится более острым. Отсутствует решение данной проблемы, однако, как отмечено выше, при планировании следует выделять большее время для работ в каждой стране, также следует предусматривать возможности отсрочек при выполнении Проекта в некоторых странах.

4.5 МСАТ и TIR

Это первый Проект, в рамках которого осуществлялась совместная деятельность Тасис и МСАТ, что привело к появлению некоторых проблем в осуществлении Проекта. Ключевой проблемой стало отсутствие определённости и прозрачности в отношениях между ЕС, МСАТ и Консультантом.

Известно, что МСАТ подали заявку на Проект и выполняли конструктивную роль в подготовке Технического Задания (хотя Консультанту стало об этом известно позже). Однако МСАТ не являлись непосредственным Получателем проекта, и Консультант должен был выполнять обязательства по контракту перед Менеджером по Задаче и соответствующими Министерствами транспорта, которые в отдельных случаях могли противоречить конкретным интересам МСАТ. Представляется ясным, что МСАТ рассматривали, что Консультант должен скорее выполнять работу по Проекту от имени МСАТ (иногда даже под руководством МСАТ), нежели осуществлять роль координатора, как указано в Техническом Задании. Различное восприятие своих функций явилось основной причиной неправильного понимания ситуации и иногда приводило к обострению отношений между сторонами.

Возможно, в рамках проекта было отведено недостаточно времени для обсуждения всех вопросов между Консультантом и МСАТ или организации их встреч в Женеве. В рамках Технического Задания наличие данной потребности не было обозначено, в результате, если проводить ретроспективный анализ, финансирование, предусмотренное на осуществление координаторской деятельности, оказалось недостаточным. Чёткие сведения относительно позиции МСАТ вначале Проекта не

были представлены Консультанту. На ранней стадии работ это могло дополнительно повлиять на возникновение недопонимания между и Консультантом и МСАТ, относительно того, что Консультант был обязан обеспечить по условиям контракта с Тасис, и в связи с МСАТ, который хотел бы в большей степени напрямую контролировать действия Консультанта. В связи с тем, что это выходило за рамки задания по контракту между Тасис и Консультантом, не было возможно решение по некоторым из поставленных вопросов. Дальнейшие встречи, на которых председательствовал Менеджер Задачи, дальнейшие совещания в Москве, постоянные переговоры по телефону и обмен письмами и сообщениями по электронной почте не смогли разрушить этот коммуникационный барьер, но при этом не создавалось сложностей для получателей Проекта, которые в целом не знали о существовании каких-либо проблем.

Хотя начальные проблемы были обусловлены неспособностью Консультанта обеспечить соответствие положениям Технического задания по поставкам оборудования (как указано в разделе 4.2), осуществление связей между сторонами оставалось постоянной проблемой. Хотя первоначально руководство и координация осуществлялись через офис TIR в Женеве, затем оно перешло к в Брюсселю, Московский офис также стремился продемонстрировать необходимость своего участия. Несмотря на все плюсы и минусы, механизм работал не эффективно, Консультант не был обеспечен информацией по TIR в регионе, и информация по выполняемой работе Консультанта не была доведена до сведения соответствующих специалистов МСАТ. При проведении в дальнейшем любых проектов с участием МСАТ или сторонних организаций, такие как IFI, основополагающим по важности является создание эффективной структуры, обеспечивающей связь, по согласованию между всеми участвующими в работах сторонами. Как ранее указывалось в разделе 4.1, создание Комитета по руководству могло бы помочь в решении многих вопросов, связанных с недопониманием, и повысить эффективность обеспечения связи.

Существовало большое различие между действиями Консультанта, ожидаемыми со стороны МСАТ, и тем, что он должен был делать в соответствии с Техническим Заданием и по контракту с ЕС. Теоретически, эта проблема должна была быть разрешена до проведения тендера. Данные проблемы сохранились и в течение периода продления Проекта. Например, МСАТ обратились с просьбой к Консультанту профинансировать поездку двух представителей из каждой из 11 стран на конференцию МСАТ, которая проводилась в Иркутске. Несмотря на то, что это представлялось полезным мероприятием, которое можно было провести под закрытие Проекта, его финансирование не было предусмотрено бюджетом Проекта (бюджет был составлен в 1999), и проводилось за пределами региона ТРАСЕКА, то есть находилось вне сферы ответственности Консультанта. Соответственно не было соглашения относительно финансирования этой поездки, однако Консультант получил разрешение у Руководителя по Задаче посетить конференцию и принять участие в проводимых там обсуждениях. Более подробная информация о презентации на конференции представлена в Приложении 1.

Хотя Консультант считает, что обязательства по контракту им выполнены, следует признать, что были получены определённые дополнительные знания, а также, что

требуется создать более эффективный механизм связи для проектов подобного рода, требующих значительного сотрудничества с целью удовлетворения соответствующих потребностей участвующих в проекте сторон.

4.6 Центры по обучению

По условиям Технического Задания, в каждой стране было необходимо организовать используемый как модель Центр по обучению, однако некоторым странам хотелось бы иметь большее количество центров по обучению. В таких случаях принимались компромиссные решения, и получатели Проекта демонстрировали Консультанту, что они удовлетворены. Подобные вопросы возникали на протяжении всего срока Проекта по мере смены местного персонала. Более ясное изложение условий Технического Задания, а также повторное распространение Технического Задания между получателями перед началом проекта могли бы обеспечить лучшее понимание всех вопросов. Проект может начаться через много месяцев после согласования начальной концепции, когда персонал, указанный в оригинальном варианте ТЗ, уже больше не занимает указанные должности.

Ключевой вопрос в некоторых странах заключался в том, что Министерство транспорта было не удовлетворено созданием только одного учебного центра, особенно, если он относился к частному сектору. Хотя теоретически Национальная Ассоциация не обязательно должна была назначаться в качестве проводящей обучение организации, со стороны МСАТ оказывалось понятное давление с целью обеспечить назначение своего представителя для выполнения этой функции. Хотя с логической точки зрения обучение следовало проводить данной организацией, Правительство неохотно шло на изменение законодательства для операторов автотранспорта, вводя необходимость обязательного получения сертификата, который мог быть выдан единственной организацией, не обязательно представляющей всю отрасль в целом. Это также не соответствовало их законам монопольного характера. Консультант частично разрешил данные сомнения посредством осуществления обучения специалистов из транспортных университетов, которые затем могли преподавать как в назначенном Центре по обучению, так и в дополнительных центрах по обучению, если Правительство считало необходимой наличие альтернативного варианта. Вопрос о создании в рамках Тасис монопольного поставщика услуг необходимо рассмотреть при подготовке ТЗ.

4.7 Отбор участников обучения и менеджеров

Консультанту было достаточно трудно определить тех людей, которые могут быть обучены в качестве менеджеров или преподавателей. Консультант должен был в значительной степени полагаться на рекомендации получателей Проекта. В большинстве случаев от каждой страны представлялись списки в составе 20 специалистов соответствующего уровня, из которых отбиралось 12 человек для интервьюирования. Хотя информация о потребности в преподавателях в значительном объёме распространялась в рамках учебных заведений, было бы нецелесообразно сообщать об этом в местной прессе, так как для этого

потребовалось бы много времени, а существовала необходимость только в профессиональных преподавателях.

4.8 Оплата при обучении

Вопрос по небольшой оплате слушателям в ходе обучения в Центре, в качестве компенсации за потенциальные потери в заработной плате, был согласован с Менеджером Задания. Распределение данных средств вызвало разногласия в отдельных странах. Рекомендуется в будущем не делать прямых выплат слушателям, а выделять бюджет для оплаты в последующем времени квалифицированных преподавателей, занятых в ходе разработки курсов обучения или при переводе учебных материалов. Это будет стимулировать преподавателей обновлять материалы для обучения с учетом инициатив, исходящих от Академии МСАТ. Предполагается, что Консультант должен нести ответственность за контроль этих фондов, чтобы избежать возможных злоупотреблений.

4.9 Законодательная база

Как и в случае многих предыдущих проектов ТРАСЕКА, временные рамки Проекта, включавшего внесение изменений в законодательную базу, были недостаточны для их воплощения. Предполагается, что требуется как минимум два года, чтобы проект рекомендаций в области законодательства был передан на рассмотрение в Парламент. Причины длительных задержек таковы:

- Государственные приоритеты: законодательство в области транспорта не считается высокоприоритетным во многих странах;
- Недостаток опытных разработчиков проектов законов;
- Процесс проведения внутренних консультаций в департаментах правительства и принятие их результатов.

Предполагается, что главная роль проектов, наподобие данного, - обеспечить рекомендации и модели законов, которые будут способствовать улучшению хода процессов. Проект не должен оцениваться по тому, какие конкретные изменения в законодательстве были достигнуты и реализованы, а по тому, насколько они способствовали активным обсуждениям и улучшили прохождение законодательного процесса. Проект достиг успеха в ряде стран в отношении изменения законодательства, которое уже проходило процесс консультаций, а также в оказании содействия в процессе выработки проектов законов путем использования модельной законодательной базы. Таким образом, результаты Проекта будут явным образом представлены только после его завершения.

Важно, чтобы при разработке ТЗ, содержащем требования по введению изменений в законодательство, уделялось внимание постановке реалистичных задач. Должен быть сделан акцент на содействии законодательному процессу, а не на реализации положений прошедшего процесс изменений законодательства.

Еще одна проблема, которая была поставлена Проектом, состояла в том, что реализацией международных транспортных соглашений, таких как TIR и ADR, не всегда занимался получатель - Министерство транспорта. В некоторых странах такие международные соглашения могли находиться в компетенции Министерства

внешних сношений (или Министерства иностранных дел), также могла иметь место необходимость их прохождения через Министерство юстиции (с целью обеспечить соблюдение положений национального и международного законодательства). Поэтому получатель не всегда имел возможность ускорить процесс реализации положений соглашения.

4.10 Потребности государства

В ТЗ представлена единая программа для всего региона ТРАСЕКА, несмотря на то, что признаётся существование различий в его среде. Это заставляет Консультанта стараться использовать единый подход для всех стран, что не может максимально соответствовать их интересам, или постоянно стараться осуществить изменения в задании, чтобы соответствовать практическим требованиям ситуации.

Если рассматривать вопрос организации Центров по обучению, то представляется несомненным, что транспортные рынки в различных государствах различаются по размеру и степени развития. В то время, как на Украине и в Казахстане существует крупномасштабный сектор транспорта, в других государствах, таких как Армения, Кыргызстан и Монголия небольшое число компаний - транспортных операторов. Несомненно, что характер Центров по обучению должен соответствовать особенностям спроса на их услуги. Это означает, что в некоторых государствах легче организовывать постоянные центры по обучению, тогда как в других спрос недостаточен, чтобы оправдать функционирование постоянно действующего центра. Консультанту приходилось осуществлять адаптацию первоначальных предложений, стимулируя частичное обучение по тематике в центре, комбинируя его с обучением по другим направлениям, или осуществляя работу персонала на условиях неполной занятости, чтобы обеспечить развитие устойчиво действующих образовательных организаций.

Согласно условиям ТЗ предполагалось, что реализация систем TIR и SafeTIR или уже осуществлена, или будет осуществлена в недалёком будущем. Согласно полученным данным, это не соответствовало действительности в отношении двух государств, которые ещё не прошли утверждение в качестве полных членов Конвенции по TIR, а также в отношении нескольких других государств, которые прошли утверждение лишь на более позднем этапе в ходе проекта. Это привело к необходимости того, что Консультанту потребовалось подразделять государства на различные категории, в зависимости от статуса реализации в них систем TIR/SafeTIR. Этот момент можно было оговорить в ТЗ, не утверждая наличие единообразия в отношении потребностей и статуса реализации соглашений. Результатом этого могло бы явиться лучшее качество планирования проекта и распределения бюджета.

Наиболее ясным примером недостаточной ориентации на потребности конкретных государств были предложения по оборудованию для системы TIR. Даже не говоря о проблеме с предоставлением сервера (наличие которой было необходимо определить на этапе подготовки ТЗ), предлагаемые потребности по поставкам оборудования полностью отличались от запросов, представленных Таможенными службами. Несомненно, что требования не были надлежащим образом подготовлены в процессе проведения консультаций получателями. Например, на

Украине имелась использующая Интернет система Таможенной службы, включающая 7 500 компьютеров, а в Техническом Задании говорилось о необходимости предоставить ещё менее 10 компьютеров, в которых не было необходимости. Такого же рода несоответствия имели место и в других государствах, также было ясно, что за время реализации проекта в некоторых государствах не будет внедрена система SafeTIR.

Критически важное значение имеет подготовка Технического Задания при наличии определённой осведомлённости о реальной ситуации “на местах”, а также его проверка с участием получателей до начала тендера. Это позволяет избежать ситуации, при которой выигравшая тендер компания сталкивается с нереалистичными запросами и целями, а получатели проекта не получают от них ожидаемых результатов. Критически важное значение в ходе подготовки проекта имеет её практический характер. Следует признать, что одинаковый подход при проведении работ и поставках оборудования практически невозможен, с учётом различий государств, участвующих в программе ТРАСЕКА, вследствие этого, при проведении работ может быть необходима большая гибкость с учётом практических обстоятельств. Необходим баланс между необходимостью выполнения общих задач проекта и требованиями по их реализации в отношении каждого из государств.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 ДОКУМЕНТЫ ПО КОНФЕРЕНЦИИ МСАТ

Partnership in Road Transport

Martin Marmy, IRU Secretary General

Partnership in Road Transport

On behalf of the International Road Transport Union (IRU), the international spokesman for the road transport industry, represented in 60 countries by 160 national associations, I am pleased to see you here in Irkutsk in such great representation at the workshop of the Tacis/Traceca project aimed at establishing/improving Vocational Training Centres in Road Transport in the Traceca region.

Road transport is the leading transport mode in the world. The figures are well known; for example, in EU countries, more than 80% of passengers and freight is carried by the private road transport sector.

The countries of the Traceca region started their transition to the market economy with a significantly different modal split structure in land transport. In the last couple of years, however, there have been signs of road transport gaining in importance in these countries, too, in particular regarding international haulage operations mainly in-between neighbouring countries.

The secret of road transport lies in its ability to be at the service of everyone, everywhere and any time, offering each of its clients "value for money". This mode is, indeed, able to provide quality services, which none of the other land transport modes is able to offer. While road

transport is able to make available door-to-door high-quality service, it is also able, thanks to its flexibility, to work together with all the other modes and permit full benefit to be taken from the various types of combined transport.

The IRU slogan goes: "Working Together for a Better Future". This is not just a slogan, these are not just words; you should be aware that there is a serious strategy and a complex network behind them:

1. *Firstly*, beyond the direct commercial contacts between the clients and the suppliers of our industry, the IRU is developing a strategic partnership with the *industry's suppliers*, whom we request to produce highly reliable, "greener" and safer vehicles, and with its *clients* to whom we want to offer top quality services. This is the *ground layer* of our partnership structure.

2. *Secondly*: a *second layer* of our partnership relations is our *inter-relations with the Authorities*, whereby the road transport industry should not simply be an executing agency complying with laws, rules and regulations but a *real partner* in the early phase of their conception - with an opportunity to expose *practical aspects* of the industry to legislators in order to obtain applicable regulations for the harmonised and conclusive implementation of the law, to prevent any discrimination on the market. This is what we call *public-private partnership*.

The conception of this Tacis/Traceca project is an example which demonstrates perfectly how such a private-public partnership can bear fruit. Regarding the training part of the project, one can only congratulate all project partners (European Commission, national authorities, associations, training centres, the Consultant and even the IRU) for their constructive approach making the best use of each other's know-how to the maximum possible extent.

In the same perspective, the IRU has been very active, over the last decades, in co-operating fully with the governmental representatives, to draft all UN Conventions governing today's road transport worldwide. The IRU continues its everyday activities to facilitate the further development and implementation of these Conventions.

A permanent IRU Office and an IRU Liaison Committee have also been set up in Moscow to help the Governments of the CIS region to develop a modern transport policy, based on the existing UN Conventions. The list of other governmental and non-governmental organisations co-operating with the IRU would simply be too long to spell out. But I want only to emphasise the latest addition to this list, the IRU Academy Advisory Committee to assist the IRU Academy in its strategic development and orientations. This committee is composed of representatives from the World Bank, the European Commission, the European Conference of Ministers of Transport, the European Transport

Martin Marmy
IRU Secretary General