



Техническое Задание

для

Проекта

**ЕДИНОЙ ПОЛИТИКИ
ПО
ТРАНЗИТНЫМ ПОШЛИНАМ И ТАРИФАМ**

ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ – TACIS

Техническая Помощь Южным Республикам
СНГ и Грузии – TRACECA

ТОРГОВЫЙ И ТРАНСПОРНЫЙ СЕКТОРА

Техническое Задание

для

ЕДИНОЙ ПОЛИТИКИ

ПО

ТРАНЗИТНЫМ ПОШЛИНАМ И ТАРИФАМ

Конечные Получатели:
Национальные Комиссии TRACECA,
и Министерства Транспорта

СОДЕРЖАНИЕ

1. Введение
2. Основная Причина и Цели
3. Риск и Предположения
4. Основные Компоненты
5. Отчетность
6. Факторы, Гарантирующие Устойчивость
7. Воздействие на Окружающую Среду
8. Контроль и Оценка

1. Введение

1.1 Потребности Бенефициариев

В мае 1993 г. была проведена конференция, организованная Европейской Комиссией в Брюсселе, на которой были представлены государства Армении, Азербайджана, Грузии, Туркмении, Узбекистана, Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана.

Цели Конференции:

- Продвинуть сотрудничество среди участвующих государств во всех вопросах, имеющих отношение к развитию торговли и транспорта в области.
- Продвинуть Центрально-Азиатский-Закавказский-Европейский транспортный коридор.
- Обнаружить проблемы и недостатки в региональной торговле и транспортных системах.
- Определиться в плане содержания и выбора сроков по Технической Программе Помощи, которая будет финансироваться ЕС.

На этой конференции была создана программа TRACECA (Транспортный Коридор Европа - Кавказ - Средняя Азия) как компонент межгосударственной программы TACIS.

7-8-го сентября 1998 г., делегации 32-х стран и 13-ти международных организаций собрались в Баку на Международную Конференцию TRACECA. Девять президентов и один премьер-министр, министры, послы, и главы делегаций обсуждали важность программы TRACECA, как самого короткого пути интеграции в международные экономические структуры, а также, как гарантию политической и экономической стабильности и средство улучшения регионального сотрудничества.

В течение этой Конференции, 12 стран:

Республика Азербайджан	Республика Молдова
Республика Армения	Румыния
Республика Болгарии	Республика Таджикистан
Грузия	Турецкая Республика
Республика Казахстан	Республика Узбекистан
Киргизская Республика	Украина

подписали Основное Многостороннее Соглашение (ОМС) по Международному Транспорту в транспортном коридоре Европа - Кавказ - Средняя Азия (и четыре дополнительных технических приложения по Таможенным органам, автотранспорту, морскому и железнодорожному транспорту), которое было ратифицировано 10-ю странами. Ожидается, что Турция и Казахстан ратифицируют Соглашение к концу 2000 г.

В соответствии с ОМС был основан Постоянный Секретариат в Баку.

10-11 Марта 2000 г. в Тбилиси, Межправительственной Комиссией (МПК) TRACECA была проведена Первая Конференция. Конференция приняла правила и процедуры Межправительственной Комиссии, а также положения Постоянного Секретариата, и выбрала его первого Генерального Секретаря.

В большинстве государств-участников были основаны Национальные Комиссии и назначены Национальные Секретари TRACECA, и ожидается, что все они будут на местах к началу 2001 года. К Национальным Комиссиям обратились с просьбой высказаться с комментариями относительно предложений о новых проектах, и эти комментарии и рекомендации отражены в содержании и структуре данного Технического Задания.

Должно быть отмечено, что Туркмения не присутствовала в Баку, и Монголия, которая хотя и была представлена, всё ещё не подписала ОМС. Однако, статья 14 постановляет, что Основное Соглашение "открыто для присоединения любого государства". Это положение ясно предназначено для предоставления возможности этим странам, как только они рассмотрят выгоды, сулимые им членством.

1.2 Проблемы дня

Начиная с распада Советского Союза государства TRACECA вступили в ряд соглашений, дабы отрегулировать движение транзита между и по их территориям. Их можно обобщить, как:

- Двусторонние соглашения, являются наиболее эффективными и несколько трудными для систематизации и управления.
- Многосторонние соглашения, типа "Соглашение Сарахс", подписанное в мае 1996 г., являются редким, но действенным доказательством желания региона регулировать движение транзита на широком основании. Существуют другие соглашения по железнодорожному транспорту в рамках ОСЖД, и также имеется Таможенный Союз, который связывает, по крайней мере номинально, несколько государств TRACECA с Россией.

Ввиду отсутствия детального заявления МСС, несколько хаотическая ситуация существует на уровне операторов, особенно в дорожном транспорте. Перевозчики сталкиваются с беспорядочной, непостоянно контролируемой средой и порядком транзитной оплаты, иногда управляющимися на национальном и региональном уровнях одновременно, и это продолжает вести к задержкам и неэффективности при пересечениях границ. Результатом всей этой неразберихи является рост транспортных затрат для представителей торговли которые, затем, налагают эти дополнительные расходы на потребителя в виде повышенных цен.

В отношении железнодорожного транспорта, тарифная система МТТ (с её подлежащими обсуждению скидками), похоже, не всегда способна проявить ту гибкость, которая необходима на маршруте TRACECA для при привлечения большего количества грузов и пассажирского транспорта. Существует нужда в более чувствительной системе там, где представители торговли или пользователи

транспортных услуг имеют свободу выбора (там где в наличии имеются альтернативы), и где транспортировка этого имущества не особенно зависит от выбранного маршрута. Такая система должна более точно отражать характер транспортного движения, например, высокую плотность, чувствительность к временному фактору, обеспеченность температурным контролем или пагубность.

Альтернативным решением этого вопроса может быть ввод постоянных скидок, которые своими размерами могли бы привлечь транспортное передвижение в больших объёмах. В результате Сарахского соглашения была введена 50% ая скидка по маршруту TRACECA и при правительственной поддержке крупные объёмы транспортного движения были пущены по маршруту TRACECA. Позднее, эта скидка была произвольным образом уменьшена некоторыми Государствами, что привело к уменьшению объёма транспортного движения.

Железнодорожная транспортировка нефти и нефтепродуктов, минералов и товаров массового потребления должна рассматриваться в качестве отдельного вопроса в контексте долгосрочных контрактов и крупных объёмов по сравнительно низким ценам. На пример, более 80% международного железнодорожного транспорта в Азербайджане связаны с нефтью и нефтепродуктами и, иногда, это приводит к заметному соревнованию в ценах по некоторым продуктам с нефтепроводами. Ключевыми в сфере железнодорожных перевозок, похоже, являются вопросы чрезмерных задержек на границе и Портовые расходы, а не транзитные тарифы. Этот вопрос будет рассмотрен проектом Гармонизации Процедур Пересечения Границ.

В случаях со срочной доставкой товаров, высокой ценности товара или опасности его порчи, железнодорожный грузовой транспорт должен быть в состоянии предложить услуги, которые смогут эффективно конкурировать с другими видами транспорта. Во многих странах защита перевозимых по железной дороге контейнерных грузов (с двумя 20-ти футовыми контейнерами укрепленными на железнодорожной платформе и с дверями, смотрящими друг на друга) считается уникальным преимуществом, которое ценится больше таких факторов как время и стоимость. Это – маркетинговый вопрос, который нуждается в более полной проработке.

В контексте Морских и Портовых операций, принято думать, что расходы, связанные с портовыми работами, использованием портовых кранов и сохранность всех видов транспорта, слишком велики в сравнении с работой других Портов схожих размеров в странах, которые находятся за пределами данного региона.

1.3 Отношение к прошлым и настоящим проектам TACIS

Прошлые и настоящие проекты TRACECA анализировали текущую ситуацию транспортного сектора в регионе. Проекты, наиболее относящихся к Единой Политике по Транзитным Пошлинам и Тарифам включают:

- Автотранспортный проект учреждения автотранспортных учебных центров под единым контролем Национальных Ассоциации Автомобильных Грузоэкспедиторов, являющихся членами IRU, в каждом государстве TRACECA.
- Для всех видов транспорта, проект предоставления помощи в учреждении Транспортной Юридической Рамки в каждом государстве TRACECA. Проект работал с местными экспертами над проектом основного многостороннего соглашения (ОМС), который включал в себя положение по транзитным пошлинам и тарифам.
- Название проекта по автомобильному и железнодорожному транспорту "Содействие Торговли", он выполнил детальный обзор текущего использования торговой документации, условий пересечения границ, и рекомендовал упрощенные процедуры. Эти рекомендации уже были частично применены в регионе и они включили в себя ссылки на Транзитные Пошлины и несанкционированные виды оплаты, налагаемые на автотранспортников.
- Проект учреждения базы данных и модель прогнозирования грузовых передвижений в регионе (Прогнозирование Движения).
- Проект реструктуризации Средне-Азиатской Железной дороги, который предусматривал реорганизацию заинтересованных задействованных компаний в целях обретения ими большей коммерческой ориентации, и определил инвестиционные пакеты, представляющие собой интерес для IFI, дабы поддержать их развитие.
- Железнодорожный проект «Тарифы и Сроки», который, среди других компонентов проекта, провёл анализ размеров вклада, необходимых для предоставления услуг по железнодорожным грузоперевозкам и предложил железнодорожным компаниям новую калькуляционную систему.

В содержание большинства проектов TRACECA было включено обучение и ознакомление с международными транспортными методами, включающими таможенные органы, тарифы и транзитные процедуры.

Во время написания, в пределах временных ограничений данного проекта, должно быть уполномочено два новых проекта TRACECA и один национальный проект TACIS, разделяющий некоторые области интереса с данным проектом:

- Проект Гармонизации Процедур по Пересечению Границ построит свою работу на прежних проектах TRACECA, и разработает программу выполнения для предоставления ряда целей по усовершенствованию работы, по которым, в принципе, уже было достигнуто согласие. Это включает внедрение упрощенной модели документов и осмысление документационных потоков для ускорения транзитных сроков пересечения границ.

- Единая Правовая Основа для Проекта по Транзитному Транспорту послужит руководством в организации единой правовой базы для транзитного движения в каждом государстве TRACECA.
- Национальный проект TACIS в Казахстане по "Поддержке Развитию Политики Транзитных Коридоров в Республике Казахстан" рассмотрит конкретные аспекты транзитного транспорта, включая обзор товаров и статистику по пассажирскому потоку. Он также рассмотрит внедрение онлайн-систем транспортного управления.

Подрядчик должен четко скоординировать свою работу с вышеупомянутыми проектами. Необходимо заметить, что деятельность настоящего Проекта должна сосредоточиться на технических и функциональных аспектах достижения объявленных целей. По мере вероятности возникновения каких-либо законодательных последствий из аспектов работы данного проекта, данные аспекты должны стать заботой Единой Правовой Основы для Проекта по Транзитной Транспортировке.

1.4 Отношения с другими донорами

В данном регионе существует несколько агентств, ведущих там активную деятельность или же планирующих начать её в ближайшем будущем. Консультант, занимающийся реализацией данного проекта, должен будет активно сотрудничать с другими донорами. Настоящий проект будет способствовать активной деятельности, сотрудничеству, обмену информацией и составлению отчётной документации с другими донорскими инициативами.

В ноябре 2000 г. Всемирным Банком был подготовлен отчёт под названием «Содействие торговле на Кавказе», который представляет интерес для данного проекта.

ESCAP было составлено несколько отчётов, которые также следовало бы принять во внимание.

2. Основная причина и Цели

2.1.1 Автотранспортные транзитные пошлины, анализ ситуации

Автотранспортные транзитные пошлины различных видов налагаются во всех государствах TRACECA

Как и во всех странах, взимание пользовательских начислений по всем автотранспортным средствам в размере ущерба, причиняемого ими дорогам и мостам, несколько оправдано. В случае с тяжелыми грузовыми автомобилями, транзитная пошлина взимается по ряду факторов, который может включать в себя общий вес автомобиля, количество и виды осей, и расстояние между осями. Вопрос обложения грузовых автомобилей транзитными пошлинами, в частности, является очень спорным и те государства TRACECA, которым предстоит пересечение многих границ для достижения их рынков сбыта, видят в них помеху.

Также существует много случаев авторитарного обложения и взимания «транзитных пошлин» некоторыми региональными властями, в соответствии с сообщениями. Подобные начисления являются неразрешенными центральными правительствами, и налагаемые сборы являются неоправданными и несоответствующими принятым нормам. Также, похоже, существует общий недостаток прозрачности в экономических и правовых основах по некоторым транзитным пошлинам, которые воспринимаются некоторыми операторами скорее в качестве случайных требований.

Если чрезмерные, или авторитарные пошлины, не относящиеся к каким-либо услугам, предоставляемым транзитной страной, налагаются, то транспортировщик и представитель торговли могут искать альтернативные маршруты и рынки сбыта для их товаров, являющиеся более стабильными для их бизнеса. Они в бизнесе не для того, чтобы идти на ненужный риск, или заключать контракты, требующие неясных затрат. Если они преуспеют в этом, тогда региональная экономика транзитного Государства, оставшаяся таким образом непричастной, пострадает в ущерб всем людям, живущим в данном регионе, и регионально-экономическая активность будет подорвана.

2.1.2 Железнодорожные Транзитные Тарифы, анализ ситуации

Железнодорожные Транзитные Тарифы утверждаются в соответствии с Международной Транзитной Тарифной (МТТ) Шкалой, которая периодически регулируется (следующий пересмотр по тарифам для 2001 года намечен на Ноябрь 2000 г.), но которая подлежит пересмотру дважды в год на предмет определения уровня скидок, которые могут быть введены. Это делается на форумах Организации Сотрудничества Железных Дорог (ОСЖД). ОСЖД является организацией, которая похожа на Международный Союз Железных Дорог (UIC). ОСЖД участвует в перегруппировании железнодорожных систем бывшего Восточного блока. Считается, что принципы тарифных исчислений основаны на системе, датированной центральной эрой планирования бывшего Советского Союза, и данные принципы более не соответствуют реальным функциональным затратам. Однако, известно, что некоторые железнодорожные компании уже усовершенствовали и пересмотрели свои системы затрат на более реалистичной основе и в состоянии предсказать уровень дохода, необходимый для покрытия работ по ремонту и замене жизненно-важной инфраструктуры. Неизвестно, насколько рассмотрение вопросов использования и доступности принимается во внимание при приеме решения о целесообразности принятия конкретного движения, и какие вопросы, связанные с выбором маршрута, или пропускной способностью рассматриваются.

Начисления МТТ дают место крупным скидкам по опубликованным ценам, которые могут стать компенсацией для явно нереалистичного уровня, на котором основываются исходные ставки. Система скидок дает место некоторой коммерческой гибкости, но процесс достижения скидок длителен и запутан. По железнодорожным ставкам на крупнотоннажные грузы, такие, как нефть и минералы, подобные задержки могут быть приемлемыми в контексте контрактных переговоров. По товарам массового потребления и дорогостоящим, или скоропортящимся продуктам, представитель торговли будет искать скорейшего ответа в сфере доступности и цены.

Не получив быстрого ответа, представитель торговли может начать поиск в другом месте. Также, хоть это и недоказанно, считается, что высокие железнодорожные

транзитные тарифы могут пререкрестным образом субсидировать внутреннее железнодорожное движение.

Более реалистичным может быть рассмотрение подхода, при котором железнодорожно-транспортные операции будут организованы таким образом, чтобы развить их активность в соответствии с принципами соперничества. Такая система предусмотрит свободное учреждение цен на рынке на основе доступности и степени использования подвижного состава и прочего оборудования, и с возможностью покрытия инфраструктурных расходов.

Также можно обратить внимание на то, что тарифы и налоги должны основываться на минимальных ставках покрытия затрат, принимая во внимание минимальные затраты, поднятые до уровня непосредственных издержек с дополнительной надбавкой маленького процентного начисления на цену. Короче, Система «Затраты Плюс». Существует множество доступных вариантов.

Предыдущий Проект TRACECA попытался учредить совершенно новую тарифную методику, но обнаружилось, что шкала МТТ настолько глубоко внедрена в системе сбыта и маркетинговой философии всего региона, что убеждение заинтересованных сторон в практичности данного плана оказалось сложным. Похоже, что уровень опыта по данному вопросу в некоторых местных железнодорожных управлениях не очень развит и изменение отношений может быть нелегким делом.

2.1.3 Портовые тарифы и грузозкспедиторские ставки

Некоторые портовые тарифы TRACECA, по сообщениям, находятся среди наивысших в мире (оплата, кранирование грузов, и т.д.). Также и морские грузозкспедиторские ставки в регионе высоки и выглядят нереалистичными в плане расстояния и предоставляемых услуг, в соответствии с сообщениями. В некоторых случаях стоимость потоннажного оприходования грузов может быть выше, чем затраты на железнодорожную переправу грузов до порта назначения из мест, удаленных на много сотен километров. Данный вопрос может иметь прямое отношение к объему, но при этом нуждается в анализе.

Подобные, похоже неоправданно высокие затраты влияют на факторы, которые ограничивают рост объемов движения, вынуждают представителей торговли искать альтернативные маршруты, и ведут к недостатку движения с соответствующим сокращением доходов операторов, и высокой стоимости элементов предоставляемых автомобильных и железнодорожных услуг.

2.2 Общая цель

Общей целью данного проекта является обретение практических решений для местных проблем, которые сделают весь маршрут TRACECA, от китайской границы до границ западноевропейских государств, действующим, воспринимаемым в качестве **коммерчески конкурентоспособного и привлекательного** для всех представителей торговли, по показателям времени и затрат. Маршрут TRACECA **должен быть виден** в качестве того, что представители торговли будут использовать по желанию, поскольку он является наикратчайшим маршрутом до

портов Черного моря, и предоставляет известные цены и лучшую, по сравнению с доступными альтернативными маршрутами, безопасность.

Результаты

Ожидаемым конечным результатом данного Проекта будут более прозрачная структура тарифов и транзитных пошлин, и удаление незаконных, нефизических препятствий эффективной международной торговле и транспортным услугам в регионе TRACECA. В конечном итоге, это должно заметным образом вылиться в сокращение транспортных затрат и ненужных задержек, для автогрузоэкспедиторов. Вдобавок, у представителей торговли будет маршрут с предопределенной ценой, что является жизненно-необходимым для устойчивых международных транспортных передвижений.

Необходимо считаться с тем, что полное обретение данных выгод не может гарантироваться во временных рамках данного проекта, и что потребуются постоянный контроль и оценка со стороны МПК и Национальных Комиссий в течение периода нескольких лет после завершения проектных задач.

2.3 Проектная Цель и Прерогативы

Дабы достичь вышеупомянутые заявленные общие цели, проектная цель и прерогативы определены следующим образом:

- Для определения единой политики и справедливых отметок для внедрения законных автотранспортных транзитных пошлин и в целях обретения ясности и при активном участии Национальных Комиссий, Грузоэкспедиторских и Курьерских Ассоциаций, обнаружить пошлины, не имеющие под собой основы.
- Провести исследования положительных и отрицательных характеристик существующей железнодорожно-тарифной схемы МТТ с целью их сравнения с какими-либо новыми предложениями, выдвигаемыми подрядчиком.
- Через МПК и Постоянный Секретариат учредить постоянную рабочую группу под названием «Совет Главных Железных Дорог» для TRACECA. Это объединит подход государств TRACECA в составе Тарифного Комитета МТТ, позволяя железнодорожным компаниям вести их переговоры по тарифам с более укрепленной позиции.
- Улучшить связь между представителями торговли и железнодорожными компаниями посредством упрощенного доступа через всех грузоэкспедиторов. С целью обретения большей возможности в утверждении конкурентоспособных тарифов для нового бизнеса.
- Прояснение существующей методики в разработке железнодорожных тарифов и предоставление внешней помощи на региональной основе в целях продвижения методики ведения калькулирования затрат, коммерческого анализа по региону, и регионального сотрудничества.

- Подробное изучение морских ставок и портовых пошлин и предложение основания, на котором может быть основана серия коммерчески более рациональных систем исчисления. Результаты должны заключаться в достижении вышеупомянутых прерогатив Проекта.

3. Риски и Предположения

Основное предположение состоит в том, что ратификация ОМС, и принятие данного Технического Задания обеспечивает достаточное постановление для Национальной Комиссии в каждом государстве, чтобы решить многие вопросы, которые возникнут на Национальном уровне в попытке осуществить более последовательное регулирование международного движения транзита.

Предположено, что в большинстве государств Бенефициаром будет Национальная Комиссия TRACECA. Там, где правительство определяет альтернативного Бенефициара, Подрядчику будут доступны те же самые структуры поддержки, и на том же самом основании, как если бы Национальная Комиссия была подобным обозначенным Бенефициаром.

Несколько рисков:

- Решения вопреки ОМС будут приняты Национальными Властями, возможно в поиске других принимаемых инициатив региона через другие международные организации.
- МПК и ее Рабочие Группы используются Национальными Делегациями, как простой устный Форум, без членов, принимающих какие-либо решения по ключевым вопросам.
- Автотранспортные, железнодорожные, морские и портовые операторы откажутся сотрудничать с Подрядчиком и Национальными Комиссиями TRACECA.
- Области или Национальные Агентства не будут информированы относительно обязательства ОМС, или не признают его, и его Дополнений.
- Достижение гармонии между Государствами TRACECA в формировании единого подхода к Международному Тарифному Комитету МТТ окажется невозможным.
- Решения, принятые в отношении железнодорожных тарифов на международном уровне, будет невозможно внедрить в регионе.

4. Главные Компоненты

4.1. Задачи

4.1.1 Рабочие Группы

Подрядчик, через МПК и Постоянный Секретариат, учредит рабочую группу под названием «Совет Глав Железных Дорог» для TRACECA. Подрядчик, в тесном сотрудничестве с Постоянным Секретариатом в г. Баку, учредит ToR для подобного Совета. Это объединит подход государств TRACECA в составе Тарифного Комитета МТТ, позволяя железнодорожным компаниям вести их переговоры по тарифам в составе данной организации с более укрепленной позиции.

При активном сотрудничестве с Постоянным Секретариатом, Подрядчик утвердит три Рабочие Группы по Транзитным Пошлинам и Тарифам (TFTWG), автотранспортную, железнодорожную и морскую группы, прикрепленные к каждой из Национальных Комиссий. Рабочие Группы по Транзитным Пошлинам и Тарифам должны встречаться приблизительно с интервалами в один месяц, и их члены должны быть глубоко вовлечены во все проектные активности. Их персонал включит в себя одного, или большее количество местных экспертов в каждой Национальной Комиссии.

В целом, будет нужна в обсуждении преимуществ и недостатков пересмотра пошлинно-тарифных систем начисления и механизмов, при появлении ясного согласия по региональному интересу, возвращая данное обсуждение вновь в МПК для принятия мер. МПК пожелает удостовериться в том, что какая-либо реформа грузовых ставок, Транзитных Пошлин и Тарифов, учрежденных в настоящее время властями государств будут сдвинуты в сторону систем рыночного стимулирования, основывающихся на потребности нахождения большей эффективности и меньших затрат.

По завершении данного Проекта TFTWG должны оставаться на месте с двойной задачей и статусом, продолжая делать вклад в работу МПК и Постоянного Секретариата, и поддерживая ход работы, выполняемой Национальными Комиссиями TRACECA.

4. 1. 2 Обзор предыдущей работы и рекомендации

Подрядчик и каждая TFTWG должны вместе провести обзор работы, проделанной в ходе предыдущих программ TRACECA в области транзитных пошлин и тарифов в целях составления рекомендаций и продвижения усовершенствования в текущей практике.

Ценные рекомендации из предшествовавших проектов, не могущие быть продвинутыми в контексте настоящего технического задания должны быть вновь констатированы в окончательном отчете Подрядчика в целях их внедрения в будущих программах действий.

4. 1. 3 Единая Политика по Автотранспортным Транзитным Пошлинам

Подрядчик определит единую политику и справедливые отметки для внедрения законных автотранспортных транзитных пошлин и попытается обрести ясность, и при активном участии Национальных Комиссий, Грузоэкспедиторских и Курьерских Ассоциаций обнаружит пошлины, не имеющие под собой основы.

В качестве первого шага, Подрядчик составит описание всех пошлин и пропусков, национальных, или региональных, наложенных на автотранспортных операторов, в целях улучшения прозрачности по данным вопросам и установки некоторых приоритетов в решении более важных вопросов в первую очередь. Описание понадобится для проверки прозрачности процедур опубликования, в соответствии с сообщением о том, что иногда подробности трудно установить заранее. Обзор должен будет учесть различия, которые могут существовать между действующими взимаемыми пошлинами, и публикуемыми ставками.

Далее, Подрядчик должен определить и подвергнуть анализу экономические выгоды, связанные с приходом данного изменения, и оценить потери, испытываемые в настоящее время (как во временных задержках, так и в плане наличности) в связи с текущим режимом транзитного движения в каждом государстве.

Наконец, Подрядчик должен сопоставить текущую практику с рекомендованной системой логичных и справедливых автотранспортных и транзитных пошлин, которые должны быть однозначно внедрены в каждом государстве.

4. 1. 4 Развитие Управления и Обучение

Подрядчик:

- Создаст Пользовательское Руководство для транспортных операций и представителей торговли, желающих пользоваться автотранспортной и железнодорожной сетью Государств TRACECA. Он может быть создан при помощи каждой Национальной Комиссии, с использованием, в качестве основы, некоторых из существующих публикаций, произведенных Автомобильными и Транспортными Ассоциациями вместе с соответствующими железнодорожными грузовыми тарифами и торговыми условиями. Подобная публикация должна содержать коммерческую ценность для международных представителей торговли, и могла бы продаваться за малую цену в целях покрытия затрат массового производства.
- Распространит содержание и смысл ОМС и его Дополнений среди всех заинтересованных сторон касательно вопросов, относящихся к автотранспортным и железнодорожным тарифам.

Подрядчик обеспечит обучение на рабочем месте и помощь в регионе с нужной реорганизацией, в целях введения новых процедур и тарифов.

Не предусмотрено прохождение обучения вне региона в пределах данного проекта, хотя Подрядчик поощряется в оценивании того, какое в будущем долгосрочное обучение на рабочем месте было бы полезно обеспечить в Европе для

определенных категорий Транспортных Менеджеров и Операторов. Может быть проработана концепция обмена работой со (скажем) железнодорожной, или автотранспортной грузовой компанией в Европе.

Было проведено достаточно ознакомительного обучения и обучающих поездок, основанных в Европе, и организованных многочисленными предыдущими проектами для того, чтобы считать подобные инициативы излишними в настоящей обстановке.

4. 1. 5 Оценка систем МТТ и рекомендаций для изменения

Подрядчик проведет исследования положительных и отрицательных характеристик существующей железнодорожно-тарифной схемы МТТ с целью их сравнения с какими-либо новыми предложениями, выдвигаемыми Подрядчиком.

Подрядчик должен разработать расписание сравнительных уровней железнодорожных тарифов, соответствующих затратам в областях, находящихся в составе, и прилегаемых к коридору TRACECA, в целях проведения сравнений между ними, дабы обрести осведомленный взгляд на транспортные альтернативы, доступные для международных представителей торговли.

4. 1. 6 Улучшенный доступ представителей торговли к железнодорожной системе

Подрядчик улучшит связь между представителями торговли и железнодорожными компаниями посредством упрощенного доступа через всех грузоэкспедиторов. С целью обретения большей возможности в утверждении конкурентоспособных тарифов для нового бизнеса.

Подрядчик должен провести оценку текущего метода проведения переговоров по тарифам, метода установки тарифных скидок, инстанций, их учреждающих, и необходимого на это времени. Он должен дать рекомендации и улучшение.

4. 1. 7 Усовершенствованные технологии в установке железнодорожных грузовых тарифов

Подрядчик прояснит методику учреждения тарифов и предоставит внешнюю помощь на региональной основе для продвижения методики, основанной на калькуляции затрат, коммерческого анализа по региону, и регионального сотрудничества.

Подрядчик должен составить рекомендации по учреждению возможных новых тарифных систем исчисления, методики их регулирования, и наиболее вероятный эффект отличающихся тарифных структур на будущие объемы потоков.

4. 1. 8 Анализ и рекомендации по морским ставкам и портовым пошлинам

Подрядчик подробно исследует существующие морские ставки и портовые пошлины и предложит основание, на котором будет утвержден ряд коммерчески более рациональных систем исчисления.

Должно быть проведено подробное изучение тарифов морских транспортных компаний и портовых ведомств при сравнении тарифов с реальными затратами,

требующимися для предоставления конкретных видов услуг. В целях эффективности данного мероприятия между МПК, Национальными Комитетами, Грузо-экспедиторскими Ассоциациями и представителями различных транспортных секторов будет необходимо тесное взаимодействие.

После сбора данных их нужно будет проанализировать в целях возможности проведения обсуждений по предложениям о тарифных модификациях с тем, чтобы ввести реалистичные ставки, которые будут отражать актуальные затраты. Там, где существующие затраты слишком высоки в сравнении с затратами других портов и морских транспортных услуг подобных размеров в других странах, Подрядчик должен составить постановляющие рекомендации касательно их сокращения. Однако, какое-либо дальнейшее детальное планирование должно будет проводиться будущим Проектом.

4. 2 Процедуры Выполнения

4. 2. 1 Требования по Персоналу

Предложение списка точного состава команды экспертов оставлено на усмотрение Подрядчика, но команда может включать в себя квалифицированного транспортного администратора / опытного работника с широким практическим опытом по автомобильному, железнодорожному и морскому транспорту, на полную ставку в качестве Проектного Менеджера. Проектному Менеджеру должен будет помогать ряд специалистов-совместителей для краткосрочных и среднесрочных задач. Предполагается, что потребуются периодические визиты в регион краткосрочных специалистов в течение всего проекта.

Предпочтительно все эксперты должны обладать некоторым опытом работы в бывшем Советском Союзе.

Подрядчик имеет свободу составлять команду из специалистов для краткосрочных и среднесрочных посещений, по своему усмотрению. Однако, следующие области экспертизы должны ясно прослеживаться в его предложенном штатном списке, хотя и не являясь исключениями:

- Транспортные Тарифы и опыт по Транзитным Пошлинам
- Знание Международного Фрахта и Материально-Технического Обеспечения
- Грузоэкспедиторские - юридические аспекты и процессуальные кодексы
- Транспортная Экономика и планирование по автомобильному, железнодорожному и морскому
- Портовые и швартовые операции, и финансовое планирование
- Таможенное Законодательство и процедуры по всему миру
- Документальные требования и системы, включающие EDI

Предложение Подрядчика должно полностью описывать экспертов, которые будут назначены на проект, их точную область экспертизы, применимой к проекту, их индивидуальные роли в достижении проектных целей, время, продолжительность и местонахождение их назначений. Должно быть ясно указано время, потраченное в государствах бенефициара, и в головном офисе. Также Предложения должны быть

включены в методику для их использования в координации рабочих групп и осуществления связи между каждой из них и Подрядчиком.

От Противоположных сторон (и, в частности, Национальных Комиссий TRACECA) ожидается обеспечение помощи и полное участие на встречах и обсуждениях, обеспечение копиями соответствующих предыдущих изучений и документации. С этой целью для большей эффективности, и для поддержания Подрядчика, должен быть направлен некоторый персонал от Национальных Комиссий, дабы гарантировать необходимый уровень полномочий управления и обеспечить элемент обучения на рабочем месте.

Предложенный элемент стоимости времени для таких содействий должен ясно прослеживаться в предложении Подрядчика. Целью должно быть приобретение разумного баланса между вкладами от местных экспертов в различных государствах TRACECA.

4. 2. 2 Руководство проектом

Проект должен управляться Региональным Центром. Подрядчик будет всегда тесно работать с Постоянным Секретариатом в г. Баку, с Национальными компетентными властями, прежде всего Комиссиями TRACECA на местном уровне, и где приемлемо, с другими соответствующими Национальными и Международными учреждениями и организациями. Тесная работа штата Подрядчика со штатом Постоянного Секретариата может оказаться необходимой в создании проектных прерогатив в течение проектных сроков.

Основная цель данного проекта - региональная гармонизация, и большинство прерогатив будет единообразным и применимым ко всем участвующим государствам. Поэтому деятельность в каждом индивидуальном государстве должна всегда ясно сосредотачиваться на международном масштабе. Подрядчик должен расценивать свои индивидуальные национальные противоположные стороны в качестве источников проверки предложенных итоговых региональных решений и не отвлекаться на консультации и работу по чисто местным проблемам, что является ответственностью национальных программ ТАСИС.

Подрядчик должен прежде иметь в виду региональный, а не местный приоритет в планировании своих командировок и штатных потребностей, и его предложение должно сопровождаться проектом графика визитов, включающим полетные требования, и общий бюджет командировки. Расценено, что это может быть отрегулировано на стадии начала отчета, или позже, с согласия Исполнительного Менеджера.

Соотношение рабочего времени, потраченного в головном офисе Подрядчика, в Постоянном Секретариате, в региональном центре (если для проектного офиса отобран иной центр, нежели г. Баку) и время миссии в регионе должно быть ясно видимо в предложении Подрядчика.

От Подрядчика потребуется, от случая к случаю, посещать координационные встречи в Брюсселе.

4. 2. 3 Встреча, посвященная началу Проекта

Подрядчик организует встречу, посвященную началу Проекта в Баку, чтобы согласовать предшествующую началу работы отчетную стадию и установит приоритеты в обсуждениях с Постоянным Секретариатом. Будет полезно, если Постоянный Секретариат сможет организовать посещаемость по крайней мере некоторых из Национальных Секретарей на данный начальный круг встреч и сеанс поиска творческих идей (брейнсторминг).

4. 2. 4 Информирование Национальных Комиссий через предоставление отчетов

Подрядчик гостеприимно проведёт встречи Национальных Секретарей в региональных центрах (Киев, Ташкент или Бишкек, похоже, предлагают наиболее удобную комбинацию) чтобы принять и обсудить отчеты Подрядчика, которые должны быть готовы к X и XVI месяцам. Заключительная встреча, следующая тому же сценарию, должна возыметь место на 22-й месяц в г. Баку, дабы согласовать проект заключительного отчета и проектных рекомендаций.

4. 2. 5 Материально-техническое обеспечение

Подрядчик несет ответственность за подготовку необходимых условий проживания, поездок, телесвязи и других расходов проектных экспертов, также как устного и письменного перевода, стоимости печати, фотокопирования и прочих офисных расходов, требуемых в целях работы. Сюда же включаются меры по подготовке региональных встреч в иных, нежели г. Баку местах, как описано подробнее в 4. 2. 4.

Принято, что размещение офиса и услуг будет доступно Подрядчику в бакинском Постоянном Секретариате, и в соответствии с договоренностью с каждой из Национальных Комиссий.

Подрядчик должен заниматься субсидированием, в размере соответствующей суммы денег, в целях компенсации данных организационных работ, следуя руководству, изложенному в 4. 4 ниже.

4. 3 Приблизительное Расписание

Проект должен быть, по существу, закончен в пределах 24-х месяцев.

4.4 Глобальный Бюджет

Доступен максимальный бюджет в 2,000,000 Евро.

Подрядчик может по своему усмотрению указать в своем предложении пропорции глобального бюджета, который он предлагает ассигновать каждой задаче, но расценено, что точный приоритет не может быть уяснен до представления отчёта по началу проекта.

Данный проект не предусматривает закупку определенного оборудования для противоположных сторон, поскольку это было главным компонентом предыдущих проектов. Также Подрядчик будет иметь доступ к ресурсам Постоянного Секретариата в Баку и к таковым Национальных Секретариатов. Поэтому не должно

иметься никаких запросов на отдельное офисное размещение, и действительно Подрядчик настоятельно поощрен объединить свои проектные действия в пределах вышеупомянутых органов.

Дабы помочь устойчивости Региональных и Национальных Секретариатов и оплачивать обзримый расход, являющийся результатом использования ресурсов его офиса, Подрядчик должен указать в его предложении сумму, которую он ассигновал бы Постоянному Секретариату в г. Баку, и Национальным Секретариатам. Следующая информация может служить Руководством для строго показательных целей:

Плата в Евро за рабочий день

Устные переводчики 90, письменные переводчики 70, водители 30, штат местной поддержки 85

Плата в Евро за рабочий день

Коммуникации 1,000, Копирование и Курьеры 800, Предметы офисных раходов 900

Не предвидится никакого расхода для формальных семинаров обучения, но Подрядчик должен ассигновать фонды (и было бы благоразумно оценить финансовые требования и представить их в его предложении) в целях возмещения затрат:

- Национальных Секретарей, посещающих презентации отчетов в прочих региональных центрах, нежели Баку
- На предоставление обучения на рабочем месте для ключевых кадров в центральных местах
- Предоставления любых презентаций проекта или его рекомендаций по каждой стране, которое, по мнению Подрядчика, увеличило бы всецелую устойчивость проекта.

5. Отчетность

Все отчеты должны быть поставлены в следующих количествах, на языках и в местах:

	Связанный на Английском языке	На языке	Русском	Отрывной на Английском языке	На языке	Русском	Дискеты (Анг. + Рус.)
Брюссель	2	1		0	0		1
Постоянный Секретариат в Баку	3	3		1	1		1
12 Национальных Секретарей	1	1		0	0		1

Подрядчик должен обеспечить отчеты непосредственно ключевым Бенефициарам, которые могут занимать место в некоторых из отчетов, распределенных иначе, нежели согласно вышеприведенной таблице. Списки адресатов для каждого вопроса отчетов должны быть обеспечены для Брюссельского и Постоянного Секретариата.

Копии Уведомлений о Поставке получателям должны быть обеспечены Постоянному Секретариату по факсу, или почтой.

Невозможно переоценить важность присланных вовремя высококачественных текстов на Русском языке. В то же время, должны быть обеспечены даты Отчетности в данных ToR для поставки текста на Русском и Английском языках.

5.1 Компьютеризация

Дабы включить отчеты в Вэб-сайт TRACECA, и позволить дальнейшую обработку данных, каждый отчет Подрядчику необходимо обеспечить под электронным форматом документа ".doc" (Microsoft Word) или ".pdf" (Adobe Acrobat). В любом случае, все тексты должны быть составлены ОБЫЧНЫМИ и МАСШТАБИРОВАННЫМИ шрифтами, дабы включить фотографии, буклеты, карты, диаграммы и чертежи.

Только фотографии, эмблемы и факсимиле оригиналов документа будут приняты под графическим форматом bitmap (в файлах ".doc" или ".pdf") хотя в этом случае они не смогут использоваться в обработке данных документа. Разрешаемость файлов bitmap не должна превышать 150 dpi.

Каждый отчет должен соответствовать одному файлу ".doc" или ".pdf". В приеме отчетов, переданных во множественных файлах, и файлах различного вида, будет отказано.

Подрядчикам рекомендуется войти в контакт с Вэбмастером прежде, чем предпринята какая-либо передача файла.

Вся информация, для получения необходимого программного обеспечения (Adobe Acrobat Pro 4.0, или более новая версия) для создания файлов Acrobat Reader может быть получена по следующему Интернет- адресу:

<http://www.adobe.com/store/products/acrobat.html>

5.2 Отчет по Началу Проекта

Отчет по Началу Проекта должен быть выпущен на Русском и Английском языках в пределах 4 месяцев от начала проекта. Он должен подвести итог начальным результатам и предложить любые модификации к методике и плану работы, в соответствии с Руководством TACIS.

Он также подтвердит или изменит те органы, которые должны быть непосредственно вовлечены в выполнение.

5.3 Прерогативы

В дополнение к определенным прерогативам, упомянутым в 4.1, Рабочие Документы по многим вопросам, охваченным проектом, должны регулярно издаваться и обсуждаться с бенефициарами.

5.4 Отчеты по развитию Проекта

Данные отчеты будут представлены в конце 10-го месяца, а также 16-го и 22-го месяцев, и должны соответствовать Руководству TACIS. Третий отчет по развитию будет проектом Конечного Доклада. Каждый отчет должен быть представлен в регионе, как обсуждено в 4.2.4 выше.

Дабы выполнить требования отчетности TACIS, потребуется краткий административный отчет на ежеквартальном основании (начало, доклады по развитию за месяцы 10,16 и 22 будут считаться удовлетворительными по соответствующим ежеквартальным требованиям). Производство ежеквартальных отчетов не должно занимать ресурсы основной задачи достижения проектных прерогатив и целей.

Ежемесячный информационный отчет, формат которого оставлен на усмотрение Подрядчика, и который обычно в объеме не должен превышать 5-ти страниц, кроме того, необходимо направить в Брюссельский и Постоянный Секретариат в Баку, а также Национальным Секретарям.

5.5 Заключительный Отчет

Заключительный Отчет будет представлен на 24-й месяц.

Все Отчеты, требуемые в соответствии с Руководством TACIS должны включать в себя Исполнительное Резюме. Доклады о достигнутых результатах и ежеквартальные отчеты должны обращать внимание на любое отклонение от графика Подрядчика и любые встречные трудности, также как и предложенные действия по их преодолению.

6. Факторы, гарантирующие Устойчивость

6.1 Институциональные Оценки

Проект являет собой значительный вызов учреждениям и на национальном, и на региональном уровне. Гармоничное развитие существующей ситуации является основной целью данного проекта. Подпись и ратификация ОМС указывают на то, что

бенефициары самостоятельно придают высочайшую значимость достижению конкретных результатов, которые TRACECA желает поддержать данным проектом. Там, где местные препятствия не могут быть преодолены, Подрядчик не должен смущаться призывать в поддержку МПК через Постоянный Секретариат в Баку через Национальные Комиссии TRACECA, хотя принято, что эти Комиссии будут самостоятельно обладать всеми необходимыми полномочиями, дабы иметь дело с возникающими ситуациями.

6. 2 Экономическая и финансовая оценка

Большинство стран бенефициара уже создало Национальную Комиссию TRACECA включая персонал от ключевых Правительственных Министерств и Национальных Ассоциаций. Государства TRACECA получают пользу от долгосрочной финансовой жизнеспособности проекта, учитывая, что его основная цель заключается в сокращении всеобщих затрат и задержек, и уменьшении несанкционированных видов оплаты. Более быстрые сроки доставки должны сократить затраты на ведение описи, которые неизбежно сказываются на потребительских ценах в виде повышенных цен. Появится потенциал для будущего увеличения объема торговли в пределах тех же затрат инфраструктуры, что станет причиной масштабных прибылей для представителей торговли, пониженных потребительских цен, и с возросшим объемом лучше управляемой торговли придет увеличение государственных налоговых доходов.

6. 3 Политическая среда

Подпись и ратификация ОМС указывают положительную политическую среду с потенциалом для поддержки самого высокого уровня.

7. Воздействие на окружающую среду

С прозрачностью в транзитных пошлинах и упрощением процедур по тарифам (с координируемыми действиями Проекта Гармонизации Процедур Пересечения Границ) должно прийти сокращение времени простоя автотранспортных средств и поездов на участках пересечения границ. Это может привести к значительным экологическим выгодам для местной окружающей среды.

8. Контроль и Оценка

Ключевые индикаторы:

- *Учреждены Советы Глав Железных Дорог*
- *Учреждены Рабочие Группы по Автомобильному, Железнодорожному и Морскому*
- *Обсуждена и составлена единая политика по всем автотранспортным транзитным пошлинам и видам оплаты*
- *Был проведен исчерпывающий обзор системы МТТ и даны предложения по ее улучшениям*

- *Создан упрощенный доступ представителей торговли к использованию железнодорожных грузовых услуг*
- *Создано Пользовательское Руководство по тарифам для транспортных операторов и торговых представителей*
- *Намечены усовершенствованные методики в учреждении железнодорожных тарифов*
- *Проведена оценка соотношения тарифов/затрат по морским и портовым ставкам, и даны рекомендации по его улучшению*