

# **ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ – ТАСИС**

## **Развитие сетей: ТРАСЕКА**

Техническое задание

**Курсы повышения квалификации экспедиторов**

**Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан,  
Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан,  
Узбекистан и Украина**

**Бюджет проекта - 2,000,000 ЕВРО**

## Техническое задание

1.	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ .....	4
1.1.	Страны-бенефициары .....	4
1.2.	Нанимающая организация .....	4
1.3.	Исходные данные .....	4
1.4.	Существующая ситуация в секторе.....	5
1.5.	Соответствующие программы и деятельность доноров .....	6
2.	ЦЕЛИ КОНТРАКТА И ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ .....	7
2.1.	Общие цели .....	7
2.2.	Специфические цели .....	8
2.3.	Цели, поставленные перед Консультантом.....	8
3.	ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ И РИСКИ.....	8
3.1.	Предположения.....	8
3.2.	Риски .....	9
4.	СФЕРА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ .....	9
4.1.	Общая информация.....	9
4.1.1.	Описание проекта .....	9
4.1.2.	География реализации проекта .....	12
4.1.3.	Целевые группы.....	12
4.2.	Управление проектом .....	12
4.2.1.	Ответственная организация .....	12
4.2.2.	Структура управления.....	12
4.2.3.	Условия, предоставляемые Контрактной организацией и/или другими сторонами .....	13
5.	ЛОГИСТИКА И ГРАФИК РЕАЛИЗАЦИИ.....	13
5.1.	Регион реализации .....	13
5.2.	Дата начала реализации и сроки.....	13
5.3.	График реализации.....	13
6.	ТРЕБОВАНИЯ.....	14
6.1.	Персонал .....	14
6.1.1.	Главные эксперты.....	14
6.1.2.	Дополнительные эксперты.....	15
6.1.3.	Штат поддержки .....	17
6.2.	Учреждение офисов .....	17
6.3.	Условия, предоставляемые Консультантом.....	18
6.4.	Оборудование .....	18

## Техническое задание

6.5.	Незапланированные расходы.....	18
7.	ОТЧЕТНОСТЬ .....	19
7.1.	Требования к предоставлению отчетности .....	19
7.2.	Предоставление и утверждение отчетов.....	19
8.	МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА .....	21
8.1.	Определение показателей.....	21
8.2.	Специфические требования .....	21

### 1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

#### 1.1. Страны-бенефициары

Странами-бенефициарами настоящего проекта являются: Азербайджана, Армения, Грузия, Казахстана, Кыргызстан, Молдова, Таджикистана, Туркменистан, Узбекистан и Украина.

#### 1.2. Нанимающая организация

Роль подрядной организации выполняется Европейской Комиссией.

#### 1.3. Исходные данные

В мае 1993 г. в Брюсселе Европейской Комиссией была проведена Конференция с участием высокопоставленных представителей восьми южных республик бывшего СССР: Армении, Кыргызстана, Азербайджана, Таджикистана, Грузии, Туркменистана, Казахстана и Узбекистана.

Целями данной Конференции были:

- укрепление сотрудничества между вышеназванными республиками во всех сферах, имеющих отношение к развитию и укреплению торговых отношений в регионе,
- развитие транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия,
- определение проблем и трудностей, имеющих место в торговой и транспортной сферах региона,
- определении задач и сроков Программы технического содействия для финансирования Европейским Союзом (ЕС)

Данная Конференция положила начало реализации программы ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия), ставшая частью программы ТАСИС.

Следующим важным событием в истории программы стала Международная Конференция ТРАСЕКА в 1998 г., состоявшаяся в г. Баку с участием представителей 32 стран и 13 международных организаций. В ходе Конференции 12 странами было подписано Основное многостороннее Соглашение (ОМС) по международному транспорту для развития коридора Европа-Кавказ-Азия, а также четыре Технических приложения по таможенным процедурам, автомобильному, морскому и железнодорожному транспорту. Основными целями ОМС и его Технических приложений являются:

- содействие в развитии экономических отношений, торговли и транспортных связей в Европе, регионе Черного моря и Азии,
- открытие доступа на мировой рынок посредством автомобильного, железнодорожного и морского видов транспорта,
- обеспечение безопасности грузоперевозок, сохранности грузов и защиты окружающей среды,
- гармонизация транспортной политики и правовой базы в сфере транспорта,
- создание благоприятных условий конкуренции для транспортных операторов.

## Техническое задание

В рамках Основного многостороннего соглашения в г. Баку был создан Постоянный Секретариат.

Проводимые впоследствии конференции способствовали дальнейшему укреплению данной структуры, осуществляющей контроль над реализацией программы ТРАСЕКА и выполнением ОМС, а также занимающейся разрешением транзитных и транспортных проблем в регионе.

Число стран, заинтересованных в присоединении к программе постоянно растет. Иран, Афганистан и Пакистан официально заявили о своем намерении стать членами ТРАСЕКА и подписать ОМС вместе с Техническими приложениями.

В настоящее время, в эпоху глобализации и экономического развития роль торговли значительно возросла. Члены ТРАСЕКА становятся свидетелями возрастающего интереса к перевозкам, осуществляемых большей частью автомобильным транспортом.

### 1.4. Существующая ситуация в секторе

Целью программы ТРАСЕКА является создание и развитие транспортного коридора с запада на восток через Европу, Черное море, Кавказ, Каспийское море до Центральной Азии.

Тем не менее, транспортный коридор можно считать надежным только при условии осуществления перевозок без каких-либо изменений в коммерческом договоре. Выбор средств транспорта. Из этого следует, что страны ТРАСЕКА заинтересованы в гармонизации торговой и транспортной политики в коридоре ТРАСЕКА.

Страны ТРАСЕКА развивают торговые отношения с международными партнерами, в частности, странами ЕС. В прошлом, в условиях центрального планирования, республиками СССР, как правило, не использовалась международная транспортная документация, применяемая в западном мире. Международные перевозки осуществлялись единым государственным предприятием, монополизировавшим данный сектор во всех республиках СССР. Документация и соответствующие процедуры были унифицированы в соответствие с требованиями правительства, не соответствуя при этом общепринятым международным стандартам. После приобретения независимости, странами СНГ были разработаны различные требования к транспортной и торговой документации на национальных языках, что привело к низким темпам обработки документов и непригодность их использования в процессе международных перевозок.

Сфера грузоперевозок в странах СНГ считается очень молодой. Отсутствие единой нормативной базы для экспедиторской и транспортной деятельности в регионе создает трудности в использовании и понимании существующих законов и правил.

Описанная проблема была изучена в ходе предыдущих проектов ТРАСЕКА (см. пар. 1.5). Проектов «Содействие торговли и институциональная поддержка» был предложен постепенный переход к использованию международной торговой и транспортной документации, основанный на применении Единого Административного Документа. В рамках проекта были установлены контакты между Международной Ассоциацией Экспедиторов (FIATA) и странами-бенефициарами, в результате чего в некоторых из них были созданы национальные ассоциации экспедиторов, ставшие членами FIATA.

Ассоциации экспедиторов уже существуют в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Молдове, Узбекистане и Украине. Кыргызстан, Туркменистан и Таджикистан еще не готовы к созданию организации-посредника между экспедиторским видом деятельности и соответствующими государственными органами управления.

Организационная структура экспедиторской отрасли и ассоциации различны в каждой стране, и они в большей или меньшей степени, в зависимости от форм собственности, контролируются государственными структурами.

## Техническое задание

FIATA располагает учебной программой, пригодной для применения в странах с переходной экономикой. Таким образом, целью данного проекта является проведение тренинга, направленного на повышение квалификации специалистов по экспедированию грузов в регионах. Кроме того, планируется осуществление необходимых изменений в транспортной индустрии, в частности, в сфере принятия и использования транспортной документации.

Проверка документации при осуществлении железнодорожных, автомобильных и морских перевозок и процедуры на пунктах перехода границ связаны с многочисленными проволочками; соответствующие таможенные накладные и документы на груз в большинстве случаев доставляются одновременно с самим грузом, а не до его прибытия, посредством использования современных информационных технологий; существуют различия в используемой в различных странах документации.

Данный тренинг, прежде всего, необходим для ознакомления руководства регулятивных органов и недавно созданных национальных ассоциаций экспедиторов в странах ТРАСЕКА с современной документацией и технологиями, используемыми для передачи информации о грузе посредством электронного обмена данными.

### 1.5. Соответствующие программы и деятельность доноров

Страны проявляют большой интерес к проектам технического содействия, направленным на содействие перевозкам. В течение последних нескольких лет было реализовано несколько проектов, целью которых было развитие торговли и транспорта, содействие и укрепление национальных ассоциаций, существующих в транспортном секторе. Организация тренингов и ознакомление с международными транспортными процедурами, включая правовые аспекты, были включены во многие проекты ТРАСЕКА. Наиболее близкими к настоящему проекту являются:

Проект "Правовая и регулирующие основы в сфере транспорта" – гармонизация правовой базы в сфере транспорта для грузовых перевозок, содействие в принятии соответствующих законов, осуществление административных процедур для приведения регулирующей базы в сфере транспорта в соответствие со стандартами ЕС; содействие в присоединении к IRU и FIATA; содействие в выполнении транзитных соглашений. *(Период реализации: декабрь 1995 г. – декабрь 1997 г.; контрактор: Scott Wilson Kirkpatrick; суб-контрактор: NEA)*

Проект "Обучение организации перевозок" – проведение семинаров и учебных туров в Центральную Азию и Европу для специалистов двух уровней: руководителей высшего и среднего звена, а также инструкторов. В ходе проекта бенефициары были подготовлены к обсуждению сложных вопросов, связанных с проведением правовых реформ и реструктуризации в своих сферах. *(Период реализации: декабрь 1995 г. – октябрь 1996 г.; контрактор: Nethconsult; суб-контрактор: GZB and Trademco)*

"Содействие торговле в коридоре ТРАСЕКА" – внедрение упрощенной системы, основанной на Едином Административном Документе ЕС (SAD); определение нужд для компьютеризации таможенных пунктов, оценка потребностей 73 автомобильных и железнодорожных пограничных переходов; организация учебных туров в Великобританию, конференций, семинаров создание Национальных Ассоциаций Экспедиторов в Грузии, Азербайджане и Казахстане. *(Период реализации: март 1996 г. – сентябрь 1997 г.; контрактор: Scott Wilson Kirkpatrick; суб-контрактор: BCEOM)*

"Создание интермодальных служб и обучение" – содействие использованию коридора ТРАСЕКА для интермодальных перевозок; разработка бизнес стратегии для предоставления современных услуг по интермодальным перевозкам; разработка предложения по созданию агентства; услуги по тестированию и усовершенствованию концепции; организация тренинга по всем спектрам интермодальных перевозок. *(Период реализации: июнь 1998 г. – декабрь 1999 г.; контрактор: POLZUG; суб-контракторы: AXIS и HPTI)*

## Техническое задание

“Международный автомобильный транспорт и содействие транзитным перевозкам” – обзор существующего национального законодательства; обучение профессиональных операторов; содействие в соблюдении МДП и ДОПОГ странами, не завершившими соответствующие процедуры; пилотная компьютеризация системы для внедрения SAFETIR на внутренних терминалах; закупка необходимого оборудования. *(Период реализации: август 1998 г. – февраль 2000 г.; контрактор: Scott Wilson Kirkpatrick; суб-контракторы: Freight Transport Association и NEA)*

“Гармонизация процедур пересечения границ” – изучение существующих систем и их реализация; создание рабочей группы при Национальных Комиссиях; проведение необходимых исследований и разработка предложений по созданию перечня контрольных мер и документов, соответствующих международным нормам; внедрение типовой документации; тренинг и содействие в проведении реорганизационных мероприятий; создание Института Таможенных Брокеров. *(Период реализации: ноябрь 2001г. – ноябрь 2003 г.; контрактор: Scott Wilson Kirkpatrick; суб-контракторы: NEA, Compass Gmbh и SEMA)*

“Общая юридическая база для транзитных перевозок” – разработка изменений и дополнений к Основному многостороннему соглашению по Визе ТРАСЕКА, автомобильному транспорту, таможенным процедурам и обработке документов, мультимодальным перевозкам и экспедиторской деятельности; разработка стратегии развития транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), а также Справочника по международным конвенциям, соглашениям, транспортным операторам и трейдерам. *(Период реализации: ноябрь 2002 г. – ноябрь 2004 г.; контрактор: Lamnidis and Associates)*

“Повышение квалификации руководящего состава транспортного сектора” (текущий проект) – развитие транспортного коридора ТРАСЕКА посредством содействия торговле и транспорту; передача европейского ноу-хау вовлеченным министерствам и организациям, руководству железнодорожных администраций, таможенных органов, администраций портов Черного и Каспийского морей в коридоре ТРАСЕКА, пунктам таможенного контроля на приграничных станциях и в вышеперечисленных портах, а также представителям сферы автомобильных перевозок. *Период реализации: контракт сроком на 2 года, начало реализации – июль 2003 г.; контрактор: NEA Transport Research and Training)*

Помимо программы ЕС ТРАСЕКА, в сфере гармонизации торговых процедур в регионе задействовано множество других доноров, таких как США, Россия, Япония, ЕЭС ООН, ЭСКАТО ООН, а также программа ТАСИС БОМКА, совместно осуществляемая ЕС, ПРООН и ОБСЕ, а также рядом других организаций.

Все вышесказанное подтверждает необходимость координации работы Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА, расположенного в г. Баку, Азербайджане.

## 2. ЦЕЛИ КОНТРАКТА И ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

### 2.1. Общие цели

Общей целью настоящего проекта является содействие мультимодальным перевозкам и создание условий для быстрого, безопасного и надежного осуществления грузоперевозок по коридору ТРАСЕКА.

Выполнение данной задачи откроет доступ на мировые рынки и повысит конкурентоспособность коридора ТРАСЕКА.

### 2.2. Специфические цели

Специфические цели состоят в развитии сферы грузоперевозок в странах-бенефициарах посредством передачи ноу-хау и укрепления соответствующих ассоциаций, работа которых в дальнейшем будет направлена на развитие сферы грузоперевозок в своих странах и усовершенствование регулятивной базы.

### 2.3. Цели, поставленные перед Консультантом

Перед Консультантом будут поставлены 3 основные цели.

Прежде всего, следует оказать содействие внесению необходимых поправок в регулятивную базу. Это касается, прежде всего, принятия некоторых законов, правил и постановлений, а также утверждения и использования транспортной документации.

Этот процесс будет осуществляться поочередно в каждой из стран. Кроме того, будет проводиться работа по внедрению всеми Сторонами общей типовой регулятивной основы, предложенной проектом и разработанной в соответствии с техническими приложениями к ОМС по экспедиторской деятельности и мультимодальным перевозкам, находящимся на рассмотрении в странах-участницах. Данный проект будет способствовать гармонизации сферы перевозок, стандартизации работы с документами и обеспечения безопасности грузов.

Кроме того, необходимо проводить работу по укреплению национальных ассоциаций экспедиторов, которые, в свою очередь, будут заниматься выполнением следующих задач в своих странах:

- представление и защита интересов экспедиторов,
- повышение качества услуг сфере грузоперевозок,
- содействие внесению необходимых изменений в транспортное и таможенное законодательство, а также их выполнение,
- координация работы с международной ассоциацией FIATA, а также её филиалами в странах ТРАСЕКА.

Тренинг должен также проводиться и для региональных экспедиторов. В соответствии со стандартами FIATA, тренингом предусмотрено изучение документов ООН и практики, применяемой в ЕС, а также передача ноу-хау соответствующим государственным администрациям, самим ассоциациям и их сотрудникам, в соответствии с потребностями, существующими в данной сфере.

## 3. ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ И РИСКИ

### 3.1. Предположения

Ратификация Основного многостороннего соглашения по международному транспорту для развития коридора Европа-Кавка-Азия (ОМС) и одобрение данного Технического Задания предоставит Контрактору мандат для разрешения множества проблем, могущих возникнуть в странах в ходе реализации проекта. Бенефициарами будет предоставлена Контрактору любая техническая и логистическая поддержка, а также оказано посильное содействие в выполнении задач проекта.



## Техническое задание

Кроме того, установление тесного сотрудничества между ФИАТА, ЕЭК и целевыми группами будет способствовать применению в регионе международных стандартов.

### 3.2. Риски

Основные риски связаны со следующими вопросами:

- Нехватка предоставляемых странами-бенефициарами учебных материалов и оборудования, необходимых для укрепления Ассоциаций Экспедиторов и проведения тренинга в соответствии с международными стандартами
- Нежелание или неспособность ассоциаций оказывать поддержку проекту и принимать участие в его реализации посредством предоставления необходимых кадров, оборудования и средств.
- Процесс создания новых ассоциаций выйдет за рамки периода, отведенного на реализацию данного проекта
- Процедура и результаты отбора кандидатов для участия в тренинге и учебных турах не будут одобрены соответствующими лицами в странах.

## 4. СФЕРА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

### 4.1. Общая информация

#### 4.1.1. Описание проекта

Для создания соответствующих условий для развития грузоперевозок в странах-бенефициарах, необходимо провести анализ существующей регулятивной базы, ситуации в сфере перевозок и транспорта в каждой из стран-участниц программы ТРАСЕКА, а именно:

- тщательное изучение используемой документации,
- выявление отклонений, противоречий и ограничений,
- определение слабых мест,
- детальное изучение организационной структуры рынка грузоперевозок и других вовлеченных структур, осуществляемое поочередно, в каждой из стран-участниц,
- определение в каждой из стран-участниц национальных органов регулирования, с которыми будет налажено сотрудничество в ходе реализации проекта,
- оценка существующего ноу-хау и нужд тренинга в сфере грузоперевозок.

Данный тщательно проведенный анализ позволит определить основные технические моменты, необходимые для планирования дальнейшей работы. Данная работа будет проводиться отдельно в каждой из стран и позволит определить возможности для развития регионального сотрудничества и координации работы. Необходимо принять во внимание протоколы, принятые Межправительственной Комиссией ТРАСЕКА в отношении технических приложений к Основному многостороннему соглашению (ОМС) по экспедиторской деятельности и мультимодальным перевозкам.

Основная работа будет направлена на следующее:

- оценка существующей ситуации в отношениях между странами-участницами ТРАСЕКА и европейскими государствами;

## Техническое задание

- разработка рекомендаций отдельно для каждой из стран по усовершенствованию существующей правовой базы, а также внедрению и использованию соответствующей транспортной документации;
- содействие в доработке национального законодательства, постановлений, правил, процедур и документов, на основании соответствующих Технических приложений к ОМС, процедурами, принятыми в ЕС, и стандартами FIATA и ЕЭК ООН;
- Определение трудностей в работе Ассоциаций Экспедиторов и разработка стратегии для укрепления основных промежуточных организаций;
- Подготовка учебной программы для Ассоциаций Экспедиторов и самих экспедиторов для последующего утверждения Таск-менеджером в ЕК;
- Обсуждение результатов с основными участниками процесса в соответствующих странах;
- Содействие в создании ассоциаций FIATA в странах-участницах;
- Предоставление консультативной помощи существующим Ассоциациям Экспедиторов и их членам по всем вопросам, касающимся повышения качества предоставляемых ими услуг;
- Содействие Ассоциациям Экспедиторов (существующим и будущим) в размещении необходимой информации на веб-сайтах, публикации брошюр, распространении пресс-релизов и т.д.

Особое внимание необходимо уделять вопросам передачи ноу-хау и проведения учебных мероприятий, в частности:

- организации тренингов FIATA для региональных экспедиторов;
- установлению контактов с ЕЭК ООН для получения дополнительной поддержки;
- подготовка серии интенсивных курсов для руководства, в соответствии с рекомендациями FIATA и практикой, принятой в сфере грузовых перевозок;
- обеспечение специалистов всеми необходимыми документами и учебными пособиями по вопросам осуществлению коммерческой деятельности, выдаче транспортных накладных, способов транспортировки, страхования грузов и осуществления таможенных процедур.

Программа обучения должна быть составлена с учетом ранее определенных нужд в сфере тренинга и являться продолжением работы, проделанной в рамках проекта ТРАСЕКА «Повышение квалификации руководящего состава транспортного сектора», с предварительного одобрения со стороны Таск-менеджера в ЕК. В рамках учебной программы необходимо указать целевые группы тренинга, основные этапы, место проведения и график обучения.

Тренинг должен осуществляться через уже существующие или будущие Ассоциации Экспедиторов, что позволит укрепить их позиции в соответствующем секторе в своих странах. Кроме того, большая часть учебных мероприятий должна иметь региональный характер, т.е. проводиться с участием представителей всех стран-бенефициаров и уделять особое внимание специфике различных видов транспорта.

Планируемые учебные мероприятия должны включать:

- один учебный тур, направленный на ознакомление основных регулятивных органов с результатами проведенных исследований; участники: не менее 2 представителей каждой из стран-бенефициаров;

## Техническое задание

- один учебный тур, направленный на ознакомление экспедиторских ассоциаций с задачами европейских ассоциаций; участники: не менее 2 представителей каждой из стран-бенефициаров;
- семинар, направленный на ознакомление участников с результатами проведенных исследований и разработанных рекомендаций;
- не менее пяти региональных учебных мероприятий, в результате которых будут определены недостатки и преимущества внедрения документации и стандартов ЕЭК ООН, FIATA, МПС, СТС, МСЖД, МКП, МСАТ и др. Особое внимание следует уделить мультимодальным перевозкам, перевозке опасных и скоропортящихся грузов. По завершении тренинга участники будут иметь представление о современных процедурах и новшествах в сфере экспедирования грузов в Западной Европе, а именно:
  - лучшие методы организации работы в сфере внесения необходимых изменений в регулятивную базу, их выполнения и усовершенствования;
  - используемая документация в области железнодорожных, морских, автомобильных и мультимодальных перевозок, а также приграничных процедур;
  - используемая документация в сфере перевозок опасных и скоропортящихся грузов;
  - Современные информационные технологии и обмен данными;
  - Документация FIATA: FIATA FCR (сертификат о получении FIATA), FIATA FCT (сертификат о перевозке FIATA), FWR (квитанция FIATA о хранении на складе), FBL (коносамент смешанной перевозки FIATA), FWB (необоротная мультимодальная транспортная накладная FIATA), FIATA SDT (Декларация грузоотправителя по транспортировке опасных грузов FIATA), FIATA SIC (отправительский весовой сертификат FIATA), FFI (форма экспедиторских инструкций FIATA);
  - Документация ООН: коносамент смешанной перевозки, необоротный морской коносамент и т.д., с участием специалистов ЕЭК ООН.

Процесс обучения должен осуществляться с использованием новейших учебных пособий для взрослых и лиц, принимающих решения. Качество учебных пособий должно соответствовать стандартам FIATA.

Кандидаты для прохождения тренинга, участия в семинарах и учебных турах будут предложены партнерскими институтами, для дальнейшего оценивания со стороны Контрактора посредством организации стандартных собеседований и заполнения соответствующих форм, с последующим одобрением Национальными секретарями в странах-участницах. В процессе отбора следует принять во внимание процедуры, принятые в рамках проекта ТРАСЕКА «Повышение квалификации руководящих сотрудников транспортного сектора», а также возможность участия представителей будущих членов программы ТРАСЕКА и экспертов Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА. Форма стандартных процедур отбора должна содержать четкую информацию о критериях отбора кандидатов. Список кандидатов должен быть представлен для одобрения Таск-менеджером программы.

Контрактору необходимо предоставить следующие условия:

- транспортные расходы (перелет эконом классом),
- проживание в отелях (3-звездочных),
- питание (завтраки, обеды и ужины),
- средства на карманные расходы,

## Техническое задание

- транспортные расходы внутри страны (связанные с проведением курсов и семинаров),
- учебные помещения и пособия (аудитории, офисы, презентационные материалы и оборудование).

В ходе тренинга участникам будет предложено представить свои рекомендации. Кроме того, по завершении всего учебного процесса, слушателям будут выданы соответствующие сертификаты, выбранные Консультантов в соответствии с уровнем доходов в данном регионе.

По прошествии 2-4 месяцев после обучения, Контрактором будет осуществлена оценка проведенных мероприятий, отражающая суть проделанной в рамках контракта работы и включающая рекомендации по усовершенствованию учебного процесса.

### **4.1.2. География реализации проекта**

Проект охватывает страны-бенефициары: Азербайджан, Армению, Грузию, Казахстан, Кыргызстан, Молдову, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и Украину. Некоторые учебные мероприятия следует проводить с участием представителей будущих членов программы ТРАСЕКА, после предварительного согласования с Таск-менеджером.

### **4.1.3. Целевые группы**

Определение целевых групп зависит от структуры вовлеченных организаций в странах-участницах. В основном, это Министерства транспорта и/или Кабинеты министров, национальные экспедиторские ассоциации в странах-бенефициарах, а также представительства экспедиторских компаний в странах.

Таким образом, целевыми группами проекта являются участники процесса в соответствующем регионе.

## **4.2. Управление проектом**

### **4.2.1. Ответственная организация**

Управление проектом будет осуществляться Таск-менеджером в Офисе по сотрудничеству EuropeAid. Руководитель группы реализации проекта будет осуществлять контролем над выполнением контракта.

Соответствующие организации и ассоциации в самих странах-бенефициарах будут руководить процессом реализации проекта.

### **4.2.2. Структура управления**

Управление проектом будет осуществляться через офис в Ташкенте, руководимый Координатором тренинга; работой дополнительного офиса, размещенного в здании Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА, будет руководить местный эксперт. Кроме того, Контрактором будут установлены контакты с национальными регулирующими организациями и администрациями, Ассоциациями Экспедиторов, основными операторами в регионе, Постоянным Секретариатом МПК ТРАСЕКА в г. Баку и его Национальными секретарями в странах-бенефициарах, а также другими национальными структурами.

## Техническое задание

При планировании визитов и наборе персонала, Контрактору следует учитывать региональный аспект. План визитов, включенный в представленное предложение, может быть изменен на начальной стадии реализации проекта, или позднее, с согласия Таск-менеджера. Представленное Контрактором предложение должно содержать подробную информацию о количестве дней, проведенных в главном офисе, региональных офисах, а также затраченных на осуществление миссий по региону.

### **4.2.3. Условия, предоставляемые Контрактной организацией и/или другими сторонами**

Партнерами проекта в странах-бенефициарах будет оказываться содействие в реализации проекта посредством установления контактов с представителями местных органов управления и обеспечения свободного доступа к источникам информации и необходимым документам, предоставлением персонала и своевременным разрешением вопросов в ходе реализации проекта.

Кроме того, партнерами проекта в соответствующих странах будет предоставлено следующее:

- служебные помещения на время работы в данных организациях,
- содействие в получении виз и прохождении таможенных процедур при доставке закупленного Контрактором оборудования.

Партнерами проекта будут также созданы условия для участия отобранных кандидатов в проводимом тренинге, а также выплачиваться полагающиеся им зарплаты. Работа персонала, нанятого Партнером проекта, не будет оплачиваться из средств проекта. Тем не менее, оплата командировочных расходов во время проведения учебных туров, будет осуществляться из средств проекта, предусмотренных на незапланированные расходы.

Партнером проекта будет также оказано посильное содействие в решении непредвиденно возникших проблем. Невозможность разрешить такого рода проблемы не освобождает Контрактора от обязательств в отношении Контрактной организации.

## **5. ЛОГИСТИКА И ГРАФИК РЕАЛИЗАЦИИ**

### **5.1. Регион реализации**

Проект охватывает 10 стран-участниц программы ТАСИС – ТРАСЕКА. Как уже было сказано выше в пункте 4.2.2, помимо главного офиса контрактора, будет создан региональный офис в Ташкенте и дополнительный – в Постоянном Секретариате в г. Баку.

### **5.2. Дата начала реализации и сроки**

Предполагаемая дата вступления в силу – май 2005 г., срок выполнения контракта - 24 месяца.

### **5.3. График реализации**

## Техническое задание

- Изучение и анализ существующей ситуации	5 месяцев после подписания контракта
- Программа обучения	7 месяцев после подписания контракта
- Рекомендации по регулятивным вопросам и документации	9 месяцев после подписания контракта
- Методы обучения	Постоянно, начиная с 8-го месяца после подписания контракта
- Создание и укрепление Ассоциаций Экспедиторов	Постоянно, по завершении стадии изучения

## 6. ТРЕБОВАНИЯ

### 6.1. Персонал

#### 6.1.1. Главные эксперты

Все эксперты, играющие ключевую роль в выполнении контракта, являются главными. Требования к главным экспертам настоящего проекта следующие:

#### **Главный эксперт № 1: Руководитель группы реализации проекта, Эксперт по юридическим вопросам**

Образование: университетский диплом, степень магистра гуманитарных наук

Профессиональный опыт: не менее 15 лет работы в сфере международного права, институциональных и правовых вопросов области транспорта; участие в региональных и национальных проектах по разработке рекомендаций для правительств по внесению изменений в существующие законодательства; практический опыт работы с ассоциациями желателей.

Не менее 3 лет работы в странах Восточной Европы или Новых Независимых Государствах.

Эксперт должен являться специалистом в своей специфической области, а также хорошо разбираться в других сферах, охватываемых проектом: торговле, транспорте и грузоперевозках.

Владение английским языком является обязательным требованием, знание русского – желательно.

Помимо всех вышеперечисленных требований, Руководитель группы должен иметь значительный опыт в следующих сферах:

- руководство группой экспертов, включающей иностранных и местных технических специалистов;
- понимание местных и региональных социально-политических аспектов,
- контроль и координация всех вопросов, связанных с технической частью работы в рамках проекта;
- обеспечение эффективной коммуникации с партнерами проекта;
- организация и контроль над выполнением административных и логистических задач.

Минимальное количество рабочих дней - 295

## Техническое задание

### **Главный эксперт № 2: Эксперт по вопросам торговли и транспорта**

Образование: университетский диплом, степень магистра гуманитарных или естественных наук.

Профессиональный опыт: не менее 10 лет работы в сфере транспортной экономики и международной торговли, имеющей отношение к аспектам международного транспорта и транзита. Эксперт должен также обладать практическим опытом в области международных грузоперевозок в Новых Независимых Государствах и странах Восточной Европы.

Эксперт должен являться специалистом в своей специфической области, а также хорошо разбираться в других сферах, охватываемых проектом: торговле и грузоперевозках.

Владение английским языком является обязательным требованием, знание русского – желательно.

Минимальное количество рабочих дней - 200.

### **Главный эксперт № 3: Научный руководитель**

Образование: степень по экономике, транспорту, образованию или другим наукам.

Профессиональный опыт: не менее 10 лет работы в области обучения и тренинга. Эксперт также должен обладать специфическим опытом в сфере оценки нужд тренинга, разработки учебных планов и планирования практических тренингов, а также обучения представителей различных культур.

Опыт работы в Новых Независимых Государствах и/или странах Восточной Европы является обязательным требованием.

Знание русского языка желательно.

Минимальное количество рабочих дней - 165.

### **Главный эксперт № 4: Координатор тренинга и проекта**

Образование: Эксперт в области тренинга, обладающий научной степенью по экономике, социальным или другим наукам.

Профессиональный опыт: не менее 5 лет работы в области обучения и организации тренинга в сфере транспорта, умение управлять персоналом, коммуникабельность, опыт работы в интернациональной среде, специфический опыт в области планирования курсов и программ обучения; организаторские способности и умение работать самостоятельно. Кроме того, не менее 3 лет практического опыта работы в сфере управления проектом.

Опыт работы в Новых Независимых Государствах и/или странах Восточной Европы является обязательным требованием.

Знание русского языка желательно.

Минимальное количество рабочих дней - 420.

#### **6.1.2. Дополнительные эксперты**

Анкетные данные дополнительных экспертов должны быть включены в тендерную документацию и не будут рассматриваться до подписания контракта.

## Техническое задание

Консультантом будут выбраны кандидатуры на замещение должностей дополнительных экспертов из числа других сотрудников, в соответствии с требованиями, перечисленными в документе «Организационные вопросы и методология» и/или настоящем Техническом задании. Данный перечень требований будет включать классификацию экспертов на долгосрочных/краткосрочных, международных/местных и старших/младших с указанием зарплат, уже заложенных в бюджет проекта. В целях данного контракта, международными экспертами будут считаться лица, не являющимися гражданами страны-бенефициара; местные эксперты – это лица, постоянно проживающие в стране-бенефициаре.

Консультанту необходимо приложить максимум усилий для активного использования местных специалистов, а также обеспечить разумное сочетание международного и местного персонала в штате проекта. Все нанимаемые эксперты должны избегать т.н. конфликта интересов в выполнении возложенных на них обязанностей.

Процедура отбора дополнительных экспертов, используемая Консультантом, будет прозрачной и основана на ранее определенных критериях, касающихся профессиональной компетентности, степени владения языками и опыта работы. Результаты процедуры отбора будут соответствующим образом зафиксированы, а затем одобрены контрактной организацией.

Следует учесть, что государственные служащие и другие сотрудники государственных администраций стран-бенефициаров не будут рассматриваться в качестве кандидатов на должности экспертов.

Контрактор может нанимать специалистов на основе краткосрочных и долгосрочных контрактов, имеющих опыт работы в следующих сферах:

- международное и европейское транспортное право и законодательство,
- грузовая документация и процедуры обработки документов,
- мультимодальные перевозки,
- экспедирование грузов с использованием всех видов транспорта,
- документация и тренинг FIATA,
- документация и тренинг ЕЭК ООН,
- управление и создание ассоциаций,
- перевозка опасных грузов,
- перевозка скоропортящихся грузов,
- обучение взрослых и аспирантов,
- системы электронной документации и интернет-технологии,
- распространение информации и связи с общественностью.

Все международные и местные эксперты должны иметь высшее образование в сфере экономики, транспорта, права, обучения или других схожих областях.

Минимальные требования к профессиональному опыту:

- не менее 5 лет опыта работы в сфере грузоперевозок и/или обучения,
- опыт работы в интернациональной среде,
- практический опыт работы в соответствующей области.

Опыт работы в ННГ и/или странах Центральной Европы является желательным.

Свободное владение английским и знание русского языка.

Минимальный срок работы каждого из экспертов - 1 месяц.



## Техническое задание

Предложение Контрактора должно содержать подробное описание всех главных экспертов, которые будут задействованы в проекте, их профессионального опыта, индивидуальной роли в выполнении задач проекта, а также информацию о времени, продолжительности и места их назначения. Также необходимо точно указать количество рабочего времени в стране-бенефициаре и главном офисе.

В своем Предложении Контрактору также необходимо указать стоимость услуг данных экспертов.

### **6.1.3. Штат поддержки**

В рамках настоящего контракта необходимо предусмотреть возможность использования штата поддержки.

Стоимость услуг данного штата должна быть предусмотрена в ставках зарплат экспертов.

### **6.2. Учреждение офисов**

Контрактору следует арендовать соответствующее помещение для регионального офиса.

Расходы, связанные с открытием офисов в Ташкенте и Баку, должны быть покрыты из бюджета, предусмотренного на незапланированные расходы. Стоимость помещения из расчета на 1 м<sup>2</sup> должна соответствовать существующим на местном рынке средним ценам на аренду. Региональный офис в г. Баку может быть размещен в здании Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА. В этом случае контрактор будет избавлен от необходимости уплаты стоимости аренды помещения, хотя и должен будет вносить свою долю в покрытие текущих расходов (электричество, уборка и т.д.).

### 6.3. Условия, предоставляемые Консультантом

Консультантом будет сделано все возможное для создания надлежащих условий работы экспертам проекта, предоставлен полный спектр административной и секретарской поддержки. Передача финансовых средств для обеспечения деятельности персонала и своевременная выплата зарплат, предусмотренных контрактом, оснащение офисов необходимым оборудованием (портативными компьютерами, мобильными телефонами и т.д.) и презентационным оснащением (подвесным экраном, проектором и т.д.) также является основной задачей Консультанта.

В случае если Консультант проекта представляет консорциум, план работ должен быть максимально гибким в отношении реализации проекта, т.е. избегать возложения фиксированного объема работ на каждого из партнеров консорциума.

### 6.4. Оборудование

От имени Контрактной организации / страны-бенефициара не будет закуплено какое-либо оборудование или передано во владение по завершении контракта. Покупка любого оборудования страной-бенефициаром в рамках контракта должна осуществляться на основе отдельного тендера на поставку.

### 6.5. Незапланированные расходы

Под незапланированными расходами подразумеваются возможные затраты, могущие возникнуть в ходе реализации проекта. Данная статья расходов не может включать затраты, покрываемые за счет средств Консультанта (см. выше). Использование данных средств регулируется положениями Общих условий и примечаниями в Приложении V контракта и распространяется на следующее:

- командировочные расходы и расходы на осуществление миссий в рамках контракта, в соответствии с частью работ, выполняемых в стране-бенефициаре,
- эксплуатационные расходы региональных офисов (аренда помещений и другие текущие расходы),
- расходы на организацию миссий экспертов в регионе,
- расходы на перевод учебных материалов и другой документации.

**Бюджет для покрытия незапланированных расходов в рамках контракта составляет 630,000 ЕВРО, из которых 365,000 ЕВРО должны быть потрачены на учебные мероприятия, организацию семинаров и учебных туров.**

Участникам миссий в страны-бенефициары, организуемых в рамках проекта, должны выдаваться суточные, не превышающие ставки, опубликованные на веб-сайте [http://europa.eu.int/comm/europeaid/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/europeaid/index_en.htm).

## Техническое задание

Под незапланированными расходами подразумеваются возможные затраты, могущие возникнуть в ходе реализации проекта. Данная статья расходов не может включать затраты, покрываемые за счет средств Консультанта (см. выше). Использование данных средств регулируется положениями Общих условий и примечаниями в Приложении V контракта и должно быть включено в бюджет проекта без каких-либо изменений.

Использование средств, предусмотренных на проведение учебных мероприятий, должно осуществляться с предварительного одобрения Таск-менеджера.

## 7. ОТЧЕТНОСТЬ

### 7.1. Требования к предоставлению отчетности

См. Статью 26 Общих условий. Промежуточные отчеты должны предоставляться каждые шесть месяцев в течение всего периода реализации проекта и сопровождаться соответствующим счетом-фактурой.

Заключительный отчет и счет-фактура должны быть представлены по окончании периода реализации. Проект заключительного отчета следует представить не позднее, чем за 1 месяц до истечения срока контракта. Следует учесть, что все вышеперечисленные промежуточные и заключительный отчеты являются дополнительными к тем, что упомянуты в Части 5 настоящего Технического задания.

В приложение к каждому из вышеназванных отчетов, необходимо представить последний финансовый отчет с указанием времени работы каждого из экспертов и перечнем всех произведенных расходов. Заключительный отчет должен сопровождаться заключительным счетом-фактурой и заключением аудитора (см. Статью 30 Общих условий, в соответствии с образцом в Приложении VI контракта), подтверждающим окончательную и заверенную стоимость контракта.

### 7.2. Предоставление и утверждение отчетов

Все отчеты должны быть представлены в соответствии с нижеприведенной таблицей:

	в переплете		без переплета		электронные версии
	английский	русский	английский	русский	анг. + русс.
Таск-менеджер, г. Брюссель	2 копии				1 копия
Кабинеты министров, Министерства транспорта	по 1 копии	по 1 копии			по 1 копии
Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА, г. Баку	2 копии	2 копии	1 копия	1 копия	1 копия
Координационные Бюро ТАСИС (страны-бенефициары)	по 1 копии	по 1 копии			по 1 копии
Делегации ЕК (страны-бенефициары)	по 1 копии	по 1 копии			
Группы мониторинга ТАСИС (региональный офис)	1 копия	1 копия			1 копия

## Техническое задание

Контрактор должен представлять отчеты непосредственно главным бенефициарам, которыми могут быть изменены условия, представленные в таблице. Список получателей отчетов следует представить Постоянному Секретариату МПК ТРАСЕКА.

Копии накладных за доставку отчетов должны быть высланы факсом или эл. почтой Таск-менеджеру в Брюсселе.

Для размещения отчетов на веб-сайте ТРАСЕКА и последующей обработки данных, Контрактору следует представить отчеты в виде одного файла в формате ".doc" (Word) или ".pdf" (Adobe Acrobat).

Все текстовые файлы должны быть выполнены единым шрифтом, включая таблицы, карты, диаграммы, чертежи и т.д.

Только лишь фотоснимки, лого и факсимиле документов-оригиналов будут приняты в битовом графическом формате (внутри файла формата ".doc" или ".pdf"), хотя в данном случае их использование в целях обработки данных станет невозможным. Разрешение битовых файлов должно быть не более 150 точек на дюйм. Каждый отчет необходимо представить в виде единого файла формата (".doc") или Adobe Acrobat (".pdf"). Отчеты, представленные в виде нескольких файлов различного формата, приниматься не будут. Перед передачей какого-либо документа, контрактор может связаться с Веб-мастеров.

Необходимо отметить значение своевременного предоставления отчетов на русском языке. Сроки предоставления отчетов, указанные в настоящем Техническом задании, являются аналогичными для английской и русской копий документов. Принцип предоставления отчетности регулируется Правилами ТАСИС.

**Начальный отчет:** должен быть представлен Таск-менеджеру только на английском языке в течение 2 месяцев с начала реализации проекта. После его одобрения Таск-менеджером, копии отчетов будут высланы Национальным секретарям и в Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА. Начальный отчет должен включать результаты первичных наблюдений и предложения по усовершенствованию методологии и плана работы. Отчет должен также содержать перечень институтов/организаций/консультативных органов, которые будут непосредственным образом задействованы в процессе реализации проекта. Список получателей отчета будет прилагаться к документу.

**Другие документы:** рабочие документы по каждому из вопросов, охватываемых проектом, должны регулярно составляться и предоставлять для обсуждения бенефициарам.

Контрактором должен быть составлен и представлен в своем Техническом предложении перечень всех документов, которые будут представлены по всем специфическим, техническим и коммерческим аспектам проекта. Предоставление проектов документов не предусматривается. Тем не менее, Контрактору необходимо обсудить с Таск-менеджером предложенный список, а также предоставлять по его первому требованию отдельные фрагменты готовящегося документа. В частности, Контрактору необходимо представить электронные и печатные копии следующих документов:

- проведенные исследования и разработанные рекомендации;
- учебные материалы, подготовленные в рамках проекта;
- любые другие документы, требующие предварительного утверждения, в соответствии с вышеперечисленными требованиями.

**Промежуточные отчеты:** предоставляются каждые 6 месяцев.

## Техническое задание

**Заключительный отчет:** предоставляется на 24 месяце реализации.

Все отчеты должны содержать резюме руководства. Необходимо еще раз отметить особое значение своевременного предоставления текста на русском языке. Сроки предоставления отчетов, указанные в настоящем Техническом задании, являются аналогичными для английской и русской копий документов. Принцип предоставления отчетности регулируется Правилами ТАСИС.

### 8. МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА

#### 8.1. Определение показателей

Контрактором будет внедрен механизм мониторинга для периодического оценивания хода реализации компонентов проекта. Данные механизмы будут описаны в плане проекта, а результаты проделанной работы должны быть занесены в регулярно представляемые промежуточные отчеты.

Основные пункты, подлежащие оценке:

- отклонение от ранее намеченных дат,
- выполнение плана работ и реально осуществляемая деятельность,
- невыполнение задач, необходимых для реализации работ, в соответствии с планом,
- выполнение ранее не предусмотренных работ,
- расхождение в понимании общих задач и распределении приоритетов Контрактором и получателем проекта,
- появление неожиданных трудностей, требующих принятия специальных мер или перераспределения ресурсов проекта.

#### 8.2. Специфические требования

Нет