

Название проекта	: ТРАСЕКА - Структура межгосударственных тарифов и расписание движения	железнодорожных
Номер проекта	: TNREG 9501 (номер контракта 96/5156)	
Страны	: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан	
	Местный оператор	Консультант ЕС
Имя	: Регион ТРАСЕКА Министерство транспорта и/или железная дорога	SISIE
Адрес	: _____	83, Bd Exelmans 75061 Paris, France
Номер телеф.	: _____	33 1 40 71 15 15
Номер факса	: _____	33 1 40 71 15 18
Номер телекса	: _____	
E-mail	: _____	sisie@starnet.fr и/или Sisie@wanadoo.fr
Контактное лицо:	_____	Николас Лебон
Подписи	: _____	_____

Дата отчета : 10/03/1997

Отчетный период : Доклад 1 о ходе выполнения проекта

Автор отчета : Жан -Луи Романини

Команда ЕС М & Е	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Делегация ЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Бюро TACIS [task manager]	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]

**ТРАСЕКА - Структура
межгосударственных
железнодорожных тарифов и
расписание движения**

**Доклад 1 о ходе
выполнения
проекта**

Содержание

1. ТЕЗИСЫ ПРОЕКТА

1.2. УПРОЩЕННАЯ ЛОГИЧЕСКАЯ СТРУКТУРА

1.2.1. Расширенные задачи проекта

1.2.2. Особые задачи проекта

1.2.3. Результаты - Деятельность

1.2.4. Вклад в проект

2. КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ О ХОДЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА

2.1. КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ

2.2. ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ

3. КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ ПО ПЛАНУ ПРОЕКТА НА ОСТАВШИЙСЯ ПЕРИОД

3.1. КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ

3.2. ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ РАСПИСАНИЕ

4. ХОД ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА В ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

4.1. ДОСТИЖЕНИЯ В СРАВНЕНИИ С ЗАПЛАНИРОВАННЫМИ РЕЗУЛЬТАТАМИ

4.1.1. Понимание целей проекта

4.1.2. Сотрудничество между железными дорогами

4.1.3. Материально-техническое обеспечение

4.1.4. Задачи, подлежащие решению

4.1.5. Координационный Комитет

4.2. ОТКЛОНЕНИЕ ОТ ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ПЛАНА

4.2.1. Приложения

4.2.2. Оценка конкурентоспособности линии Трасека

4.2.3. Методологии оценки

4.2.4. Координационный Комитет

4.2.5. Эксперты

4.3. ОСОБЫЕ ДЕЙСТВИЯ, НЕОБХОДИМЫЕ ОТ МЕСТНЫХ ВЛАСТЕЙ И ЕВРОПЕЙСКОГО СОВЕТА

4.3.1. Туркменистан

4.3.2. Другие страны

4.4. ДОКЛАД О ВЫПОЛНЕНИИ ПРОЕКТА

4.5. ИСТОЧНИК ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА

4.6. ДОКЛАД О ПОЛУЧЕННЫХ РЕЗУЛЬТАТАХ

5. ПЛАН ПРОЕКТА НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

5.1. ВАЖНЫЕ НАБЛЮДЕНИЯ ПО УСПЕХУ ПРОЕКТА

5.1.1. Туркменистан

5.1.2. Сотрудничество с государственными структурами

5.2. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА И ИХ РЕЗУЛЬТАТЫ

5.2.1. Общие изменения

5.2.2. Маркетинг

5.2.3. Руководство проектом

5.2.4. Заседания Координационного Комитета, организация Учебных Туров

5.2.5. Обзор европейского рынка

5.2.6. Выводы

5.3. ПЛАН ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД

1. ТЕЗИСЫ ПРОЕКТА

Название проекта	Трасека - СТРУКТУРА МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ И РАСПИСАНИЕ ДВИЖЕНИЯ
Номер Проекта	TNREG 9501 Контракт № 96/5156
Страны	Южные республики СНГ и Грузия: Армения, Азербайджан, Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Туркмения, Узбекистан
Задачи проекта	<ul style="list-style-type: none">-наладить торговые операции в южных республиках бывшего СССР-реорганизовать международное железнодорожное движение-улучшить эффективность эксплуатации железных дорог на базе более точного ценового анализа-определить общую долгосрочную стратегию развития международных перевозок, применимую ко всем железным дорогам-расширить сотрудничество в области железнодорожных перевозок, распределив обязанности сторон-привести железнодорожное законодательство в соответствие с мировыми стандартами
Результаты проекта	<ul style="list-style-type: none">-маркетинговый план международных грузовых перевозок-образец международного расписания и тарифов-современные методы анализа затрат-рекомендации по созданию и внедрению структур, управляющих международными грузовыми перевозками-рекомендации по созданию и внедрению структур, занимающихся тарифами грузовых перевозок, распределением доходов и т. д.
Деятельность по проекту	<ul style="list-style-type: none">-рекомендации по организации таможенных складов-обзор железнодорожных и связанных с ними вопросов (система распределения вагонов, расписание, технические увязки, портовые работы, организация внутреннего маркетинга)развитие современных методов анализа цен, обучение специалистов по ценам и тарифам-анализ международного рынка перевозок-рассмотрение вопросов таможенной процедуры-обзор транспортного законодательства с целью сравнения с западными стандартами и определения необходимых изменений-руководство заседаниями Координационного Комитета высокопоставленных официальных лиц-отчетность
Целевая группа	<ul style="list-style-type: none">-официальные лица Министерства Транспорта, Железных Дорог-официальные представители Морского Пароходства

Начало проекта 19 июля 1996 года (дата подписания контракта 05.07.96)
Продолжительность 18 месяцев

1.2. УПРОЩЕННАЯ ЛОГИЧЕСКАЯ СТРУКТУРА

1.2.1. Расширенные задачи проекта

Помощь в определении, внедрении и развитии службы международных железнодорожных перевозок через государства проекта ТРАСЕКА с целью помочь железным дорогам вернуть грузопоток, который был потерян из-за других средств транспорта.

Увеличение общей экономической эффективности железных дорог проекта ТРАСЕКА

Содействие развитию торговли между южными республиками бывшего Советского Союза, Кавказом, Центральноазиатским регионом и остальным миром.

1.2.2. Особые задачи Проекта

Определить реальное расписание и получить взаимное согласие между участвующими железными дорогами и морским судоходством.

Для оценки структуры цен и связанных с этим вопросов, включая конкуренцию, предложить соответствующую оценку затрат/механизм распределения доходов, а также получить согласие участвующих железных дорог и морского судоходства, помочь их внедрению.

Предлагать и внедрять механизмы разделения ресурсов и коммерческой деятельности, для большей эффективности использования ресурсов или увеличение их числа для заказчиков. Особое внимание уделить влиянию альтернативных структур владения вагонами, станции единого технического сервиса, установлению клирингового механизма.

Определить и предложить институциональный механизм, позволяющий транспортным профессионалам внести вклад в стратегию и организацию железных дорог.

Создать и вести команду профессионалов из государств-членов проекта ТРАСЕКА, которые в состоянии осуществлять координацию, регулирующую роль после завершения проекта.

Определить и создать орган управления международным грузопотоком, который отвечает требованиям экспедиторов грузоперевозок.

1.2.3. Результаты - Деятельность

1.2.3.1. Результаты

Маркетинговый план международных грузовых перевозок

Основываясь на анализе рынка, проведенном в государствах проекта Трасека и в Европе. план детально определяет уровень сервиса, соответствующий мировым стандартам. Он предполагает ценовую политику, пути и методы реализации. Так как партнерство очень важно в развитии грузовых перевозок, план предполагает выбрать целевых партнеров, с которыми должны быть достигнуты соглашения.

Тарифы и расписание

Будет выпущен проект международных грузовых тарифов, проект соглашения по тарифам и распределению доходов и проект расписания международных грузовых поездов. Они будут тщательно согласованы с железнодорожными специалистами, принимая во внимание проблемы смежных областей и сдерживающие факторы

Анализ цен

Будет обучен один специалист от каждой железной дороги по использованию системы SYSMANAGEMENT. Мы создадим рабочие центры в Ташкенте и Тбилиси для создания такого обучающего центра. Будет произведен приблизительный анализ на базе данных Узбекской и Грузинской железных дорог. Это явится примером для других железных дорог.

Один компьютер и программное обеспечение SYSMANAGEMENT будут предоставлены обученным специалистам, так чтобы они могли постоянно использовать эту современную технику в офисной работе.

Общий рабочий орган

Будут выпущены рекомендации с целью поощрить железные дороги к созданию общего органа или родственной структуры, для управления международными грузовыми перевозками.

Предварительный вариант предложения будет представлен на рассмотрение официальным лицам, так чтобы начать эту часть проекта как можно скорее.

Будет выпущен ряд проектов соглашений с железными дорогами и другими структурами, принимающими участие в международных перевозках.

Другие структуры

С целью рассмотрения вопроса тарифов, распределения доходов от международных грузовых перевозок на ясной основе, решения разногласий и т.д. будет представлен образец соглашений. Они приведут к созданию специализированных структур, занимающихся этими вопросами.

Клиринговый центр

Так как международный груз может быть отправлен из любой точки маршрута, результаты корректировок очень важны, так как позволяют убедиться, что каждая железная дорога получила свою долю доходов.

Мы выпустим рекомендации по созданию клиринговых центров. Это будет сделано, принимая во внимание большой опыт, достигнутый европейскими железными дорогами в этой области. Наши рекомендации преобразуют европейскую практику к условиям проекта Трасека.

План восстановительных действий.

Хотя железные дороги проекта Трасека не могут себе позволить прекратить процесс реорганизации международного движения, мы выпустим план восстановительных

работ, который поможет железным дорогам решить ускорить решение технических проблем и приступить к решению наиболее неотложных задач.
Это будет вкладом в будущее конструктивное железнодорожных перевозок.

Зоны Свободной торговли

Некоторые государства Центральной Азии страны выражают желание вести переговоры по использованию портов Черного моря. Мы рассмотрим эту проблему и предоставим рекомендации по путям обсуждения специальных соглашений с грузинскими властями, а также вопросам таможенных и налоговых привилегий, которые могут быть предоставлены иностранным правительствам.

Создание внутренних зон свободной торговли, хотя и пользующееся популярностью, представляет собой некоторую сложность. Однако, мы выпустим обзор по практике зон свободной торговли и основным регулирующим законам по таможенным складам.

1.2.3.2. Деятельность

Аналитическая

Уточнение расписания и уровня сервиса

Издержки

Оценка конкурентоспособности маршрута

Предполагаемая структура цен

Вопросы таможенных формальностей

Производственная

Разработка пилотных поездов совместно с европейскими грузоотправителями и профессионалами транспорта

Организация и помощь в создании юридических лиц, руководящих международными перевозками.

Консенсус

Достижение соглашений по расписанию

Достижение соглашения по ценам

Соглашение по пуску пилотных поездов

Достижение соглашения по конструктивным вопросам

Отчетность

Доклады о ходе реализации проекта

1.2.4. Вклад в проект

Техническая помощь Консультанта будет включать:

80,1 человеко - месяцев краткосрочных визитов западного эксперта

105 человеко - месяцев местного эксперта и персонала

Переводчиков, если необходимо

2 постоянных офиса в Ташкенте и Тбилиси

Офисное оборудование для работы 2 офисов в Ташкенте и Тбилиси

Компьютеры и программное обеспечение для нужд специалистов по железнодорожным ценам и тарифам

Все офисное оборудование, если необходимо

Эти затраты представлены подробно далее по тексту.

2. КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ О ХОДЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА

2.1. Краткие сведения

Первый этап выполнения проекта выявил большую заинтересованность в нашем проекте. Сейчас наш проект рассматривается как проект, который может принести практические результаты, а не только как перечень рекомендаций.

Участие в проекте начальников железных дорог было интенсивным, за исключением одной дороги: Туркменская железная дорога решила не принимать участия в нашем первом заседании Координационного Комитета, видимо, желая продемонстрировать неудовлетворенность сложившимися отношениями между Туркменистаном и Европейским Сообществом. Однако, они подтвердили свой интерес к нашему проекту.

Первое заседание Координационного Комитета, состоявшееся 11 февраля в Ташкенте, оказалось очень успешным, собрав вместе начальников железных дорог. Обсуждения были откровенными, и с целью продемонстрировать желание к сотрудничеству собравшиеся выбрали тему “Продвижение проекта Трасека” как первый пункт обсуждения. Будущие заседания Комитета будут продолжаться по 2 дня вместо одного, так, чтобы обсудить более конкретно вопросы, представляющие обоюдный интерес.

Анализ расчета себестоимости начался с обзора Узбекской железной дороги. Были сделаны добавления к нашей обучающей программе, так чтобы сделать будущие учебные сессии по системе SYSMANAGEMENT более эффективными. Этот опыт будет полезен и для Грузинской железной дороги.

Поскольку оценка конкурентоспособности маршрута Трасека представляет большой интерес, мы начали с интервьюирования местных работников. Было проинтервьюировано более 100 человек. Наши первые заключения показали, что западные партнеры обычно сотрудничают на постоянной основе. Поэтому мы решили провести интервьюирование западных операторов прежде, чем сделать какие-то определенные комментарии.

На данном этапе мы поняли, что тарифы далеко не главная проблема, которая заботит местных и западных клиентов, другие параметры, такие как скорость, сохранность груза и информированность, представляют большую важность в их выборе.

Говоря в общем, эти первые 8 месяцев привели нас к принятию Генерального Плана Действий и потребовали некоторых изменений. Эти изменения отражены в 2.2. “Пересмотренный Генеральный план Действий” на странице 8 (п. 1.4.)

2.2. Пересмотренный Генеральный план Действий

2.2. Пересмотренный генеральный план действий

(Form 1.4)

№	Ref.	Задачи	1996				1997												1998				M/M	партнер	Оборуд.	полеты	поденно						
			7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2						3	4				
1a		Управление проектом	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	19	32		13	349
1b		Координационный Комитет																										1,75					
	3A	Расписание движения, координация и деятельность																															
2	3A1	Определение расписания и процедура выполнения																										2,75	4		1	48	
3	3A2	Система владения вагонами и размещения																										2	3		1	37	
4	3A3	Возможность работы прямых грузовых поездов																										1	1		1	20	
5	3A4	Организации железнодорожного грузового маркетинга																										4	4		2	84	
6	3A5	Технические ограничения и их преодоление																										4,5	9		1	84	
7	3A6	Первая изучающая поездка в Европу																										1,25	1		0		
	3B	Расчет тарифов и маркетинг																															
8	3B1	Оценка конкурентоспособности маршрута ТРАСЕКА																										4	5		2	72	
9	3B2	Международная тарифная политика																										3,5	3		2	48	
10	3B3	Уполномоченные органы и механизмы по пересмотру тарифной политики																										3,5	3		2	48	
11	3B4	Методы расчета себестоимости																										3,75	4		3	72	
12	3B5	Структура координации																										6	4		5	72	
13	3B6	Соглашение о распределении доходов и расходов																										1,25	3		1	21	
14	3B7	Регулирующий и исполняющий органы																										4	6		2	70	
15	3B8	Приготовление плана маркетинга																										4	4		2	55	
16	3B9	Вторая обучающая поездка в Европу (Обучение)																										1,25	1		2	6	
	3C	ЗОНЫ СВОБОДНОЙ ТОРГОВЛИ и ТАМОЖЕННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ																															
17	3C1	Свободные торговые зоны																										2	3		1	35	
18	3C2	Рекомендации для таможенных процедур																										1	2		1	17	
	3D	ПРАВОВЫЕ и РЕГУЛИРУЮЩИЕ ОТНОШЕНИЯ																															
19	3D1	Правовые и финансовые отношения																										2	3		1	35	
20	3D2	Правовые ограничения в бухучете управления железной дорогой																										2,5	4		1	48	
21	3D3	Влияние и ограничения членства UIC																										1	2		1	12	
22	Доп	Клиринговый центр																										4,1	4		6	48	
		ОТЧЕТЫ																															
			TOTAL																								80,1	105		51	1281		

3. КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ О ПЛАНАХ ПРОЕКТА НА ОСТАВШИЙСЯ ПЕРИОД

3.1. Краткие сведения

Создание активного сотрудничества между железными дорогами проекта Трасека, а также между ними и нашей командой, станет главной задачей последующих месяцев.

Это будет достигнуто через участие в еще трех заседаниях Координационного Комитета (мае, конце июня и октябре). А также во время двух обучающих туров в Европе (апрель и сентябрь). Будут обсуждаться общие и практические вопросы, чтобы прийти к заключениям и представить рекомендации официальным лицам государств проекта Трасека. Например, первый обучающий тур будет посвящен исключительно обзору всех видов сотрудничества между западноевропейскими железными дорогами и вопросам извлечения пользы из их многолетнего опыта в этой области.

В этой первой попытке нам будут помогать западные партнеры, такие как ИНТЕРКОНТЕЙНЕР, УИС и Брюссель и Министерство Транспорта Франции.

“ЗА” задачи (Расписание, Координация и Работа), которые были начаты в конце первого этапа, будут почти полностью завершены, за исключением:

- “Технические Связи и корректировки” должны быть завершены к сентябрю 1997;
- “Железнодорожные Маркетинговые организации” ожидается завершить к ноябрю 1997 года, так как он требует активного участия каждой железной дороги и следовательно, больших временных затрат.

Что касается задач группы “ЗВ” (Оценка Тарифов и Маркетинг), технические вопросы, такие как проработка цен, будут завершены в ближайший период (март - июль). “Подготовка маркетингового плана” и “Регулирующие органы”, которые могут рассматриваться как конечный результат проекта, будут завершены в октябре - ноябре 1997 года.

“Зоны Свободной торговли”, как они были определены в нашем Предварительном Докладе, и “Рекомендации по таможенной процедуре” будут завершены к лету 1997 года.

Так как официальный аспект и, в особенности, членство в УИС и рекомендации по Таможенным Складам, представляют большой интерес, изучение будет завершено не ранее октября.

Эти планы основаны на активной кооперации между железными дорогами и Каспийским морским пароходством. Мы планируем посетить официальных представителей Черноморского Пароходства в марте и ожидаем большой помощи и информации от них.

В настоящий момент сотрудничество развивается, и мы чувствуем обоюдное доверие. Если мы будем останавливаться на проблемах в этой области (какова бы ни была их причина), реализация проекта может затянуться.

Наши подробные планы представлены в главе “Еженедельное расписание” (стр. 10, параграф 3.2.)

3.2. Еженедельное расписание

3.2.ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ РАСПИСАНИЕ

(Form 1.4)

№	Ref	ЗАДАЧИ	январь 97							февраль 97							март 97							апрель 97							май 97							июнь 97							июль 97							август 97							сентябрь 97							октябрь 97							ноябрь 97							декабрь 97							январь 98				
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	1	2	3	4	5																																
1a		УПРАВЛЕНИЕ ПРОЕКТОМ	[shaded]																																																																																								
1b		КООРДИНАЦИОННЫЙ КОМПИТЕТ	[shaded]																																																																																								
2A		РАСПИСАНИЕ ДВИЖЕНИЯ КООРДИНАЦИЯ И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	[shaded]																																																																																								
2	2A1	Определение расписания и процедура выполнения в	[shaded]																																																																																								
3	2A2	Система владения вагонами и размещения	[shaded]																																																																																								
4	2A3	Возможность работы прямых грузовых поездов	[shaded]																																																																																								
5	2A4	Организация железнодорожного грузового маркетинга	[shaded]																																																																																								
6	2A5	Технические ограничения и их преодоление	[shaded]																																																																																								
7	2A6	Первая изучающая поездка в Европу	[shaded]																																																																																								
2B		РАСЧЕТ ТАРИФОВ И МАРКЕТИНГ	[shaded]																																																																																								
8	2B1	Оценка конкурентоспособности маршрута ТРАСЕКА	[shaded]																																																																																								
9	2B2	Международная тарифная политика	[shaded]																																																																																								
10	2B3	Уполномоченные органы и механизмы пересмотра тарифной политики	[shaded]																																																																																								
11	2B4	Методы расчета себестоимости	[shaded]																																																																																								
12	2B5	Структура координации	[shaded]																																																																																								
13	2B6	Соглашение о распределении доходов и расходов	[shaded]																																																																																								
14	2B7	Регулирующей и исполняющей органы	[shaded]																																																																																								
15	2B8	Приготовление плана маркетинга	[shaded]																																																																																								
16	2B9	Вторая изучающая поездка в Европу (обучение)	[shaded]																																																																																								
2C		ЗОНЫ СВОБОДНОЙ ТОРГОВЛИ и ТАМОЖЕННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	[shaded]																																																																																								
17	2C1	Свободные торговые зоны	[shaded]																																																																																								
18	2C2	Рекомендации для таможенных процедур	[shaded]																																																																																								
2D		ПРАВОВЫЕ И РЕГУЛИРУЮЩИЕ ОТНОШЕНИЯ	[shaded]																																																																																								
19	2D1	Правовые и финансовые отношения	[shaded]																																																																																								
20	2D2	Правовые ограничения в бюджете управления железной дорогой	[shaded]																																																																																								
21	2D3	Влияние и ограничения членства УИС	[shaded]																																																																																								
22	2D4	Клиринговый центр	[shaded]																																																																																								
		Отчеты	[shaded]																																																																																								

11

4. ХОД ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА В ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

4.1. Достижения в сравнении с запланированными результатами

4.1.1. Понимание целей проекта

Представленный проект Трасека разработан с целью помочь железным дорогам заработать деньги в индустрии международных перевозок.

Это поможет им получить кредит для расширения инфраструктуры или развития, чтобы впоследствии они смогли возратить долги.

Эти позиции ясно понимались участниками нашего первого заседания Координационного Комитета. Приглашенные банкиры (Европейский Банк Реконструкции и Развития и Азиатский Банк Развития) вновь предложили свою помощь в реализации проекта.

4.1.2. Сотрудничество между железными дорогами

Хотя эта проблема не является специальной задачей, сотрудничество - это та основа, которая наиболее необходима для успеха нашего проекта.

Кооперация - продукт бывших железных дорог. Однако, с изменением целей появилась и потребность в сотрудничестве по реформам, которое приспособят железные дороги к свободной рыночной экономике.

Этот род сотрудничества уже действует между Грузией и Азербайджаном, они запустили контейнерный состав между Поти / Батуми и Баку современной управляющей техники. Мы надеемся, что этот опыт поможет нам убедить все железные дороги в том, что особый поезд явится адекватным ответом на нужды потребителя.

До сих пор наш проект поддерживался и принимался официальными лицами железных дорог и мы надеемся, что вскоре последуют практические шаги.

4.1.3. Материально-техническое обеспечение

Как было запланировано, мы создали главный офис в Ташкенте. Он находится в Автодорожном институте.

Также мы создали офис в министерстве транспорта в Тбилиси.

Оба офиса работают удовлетворительно. Они оба близки к офисам команды Трасека, которые обеспечивают надежное сотрудничество с командами.

4.1.4. Задачи, подлежащие решению

4.1.4.1. Оценка конкурентоспособности маршрута Трасека

В нашем обзоре оценка конкурентоспособности маршрутов не означает, что должны быть проделано только фактическое сопоставление цен и временных параметров того или иного маршрута.

Даже в погрузочной индустрии операторы принимают решения, основываясь на популярности определенного вида транспорта или определенного маршрута. Мы встречали узбекских импортеров (дочерние компании западных фирм), которые платили двойную цену за отгрузку автотранспортом только потому, что водитель в пути мог информировать заказчика каждые два дня.

Мы начали опрос заказчиков в государствах проекта Трасека для того, чтобы лучше понять, какую роль играют железные дороги в международных грузовых перевозках. Мы также намереваемся опросить западных перевозчиков.

Это поможет нам лучше понять, почему потенциальные клиенты будут или не будут рассматривать использование маршрутов проекта Трасека, а также конкретизировать рекомендации, сделанным для железных дорог проекта Трасека.

4.1.4.2. Методологии оценки

Аудит узбекских железных дорог был совершен как и ожидалось, используя программу SYSMANAGEMENT. Была опубликована брошюра, демонстрирующая интересные цифры.

Этот приблизительный анализ, дает практические результаты. Согласно отчетам наших экспертов граничная ошибка не превышает 20 %.

Как планировалось, за этой фазой последует (1) учебная сессия всех Центральноазиатских специалистов и (2) аудит грузинской железной дороги и учебная сессия для Кавказа.

4.1.2. Координационный Комитет

Первое заседание Координационного Комитета состоялось в Ташкенте 11 февраля 1997 года.

Это заседание можно рассматривать как успех принимающей стороны, а также других участников. В Ташкенте была создана атмосфера действительного сотрудничества по проекту, которая в дальнейшем может помочь достичь главных решений.

В ходе единодушного голосования было решено, что следующее заседание будет продолжаться 2 дня вместо 1 и будет организован в Грузии.

Продвижение линии Трасека было понято участниками как основная задача, которая должна быть рассмотрена. После активного обсуждения всех участников попросили

обдумать этот вопрос сразу же после возвращения и изложить все позитивные моменты, которые могут послужить основой для успешного продвижения проекта. Эта тема вновь будет затронута в Грузии, и Координационный Комитет попросят сделать заключения по этому вопросу.

4.2. Отклонения от первоначального плана

В ходе выполнения проекта были сделаны лишь небольшие отклонения от первоначального плана, и в целом, проекта осуществлялся по первоначальному плану.

К проекту были сделаны дополнения.

Изменения, добавления и причины задержек объяснены ниже.

4.2.1. Приложения

Особое внимание должно быть обращено на проблемы компенсации, которые влекут некоторые вопросы относительно выбора общей валюты к принятия согласованных правил ведения бухгалтерии.

Для решения этой задачи был назначен опытный менеджер Союза международных железных дорог.

4.2.2. Оценка конкурентоспособности линии Трасека

Решение этой задачи началось с интервьюирования операторов международных перевозок в Узбекистане. Подобная же работа была проведена в Грузии. Она потребовала больше времени, чем ожидалось. Поэтому опрос в других странах будет произведен только в первом квартале 1997 года.

В этот же период мы рассмотрели данные реальных отправок из западной Европы в государства проекта Трасека.

Все эти исследования будут обсуждены и прокомментированы с отдельными избранными западными клиентами и операторами транспорта (смотри далее 5.2.5.) в результате полная информации будет достижима только в конце первого квартала 1997 года и будет предоставлена участникам нашего Второго заседания Координационного Комитета в мае 1997 года.

4.2.3. Методологии оценки

Наши главные задачи состояли в том, чтобы: (1) сделать как можно более точный анализ и (2) передать это ноу-хау всем железным дорогам государств проекта Трасека.

В Узбекистане это изучение потребовало больше времени, чем ожидалось. Это произошло оттого, что некоторые бухгалтерские понятия должны были быть тщательно объяснены нашим узбекским партнерам, чтобы избежать каких-либо недоразумений и счетных ошибок в программе.

Это послужит ускорению процесса в дальнейшем при рассмотрении показателей Грузинской железной дороги и послужит хорошим опытом в учебной программе.

Время, затраченное в начале, будет нагнано в оставшейся части программы расчета затрат, и специалисты всех дорог получают прекрасный тренинг.

4.2.4. Координационный комитет

Первое заседание Комитета было отложено из-за практических трудностей, с которыми мы столкнулись, работая с нашими узбекскими партнерами. Запланированный на конец декабря заседание Комитета пришлось перенести на январь, а затем на 11 февраля.

Однако, организация встречи Узбекской железной дорогой оказалась превосходной, и все участники были удовлетворены результатами. Насколько мы понимаем, задержка не вызвала никаких осложнений в генеральном плане действий.

4.2.5. Эксперты

Как отмечено в нашем Предварительном Докладе, 2 эксперта должны были покинуть свой пост, так как их компания выиграла мониторинговый контракт Tasic.

Вместо них были приглашены новые люди. Один из них, господин Гриц, прежде работавший генеральным менеджером ИНТЕРКОНТЕЙНЕР/ИНТЕРФРИГО, согласился занять этот пост. Это послужит успеху нашего проекта, так как господин Гриц широко известен в кругах железнодорожных профессионалов и имеет большой опыт в железнодорожном сотрудничестве.

Задача Зон Свободной торговли была сокращена (смотри Предварительный Доклад), таким образом оставляя больше времени для других задач и, особенно, для общего руководства Учебными Турами и заседаниями Координационного Комитета, которые стали основной частью нашего проекта.

Мы также должны были перераспределить рабочее время между нашими экспертами, привлекая некоторых в большей степени, чем ожидалось. Это произошло по причине того, что поездки в государства Трасека или в Европу требовали много времени. и более многочисленная команда была более эффективна, чем 1 эксперт. В результате госпожа Кароф сейчас занимается маркетинговыми аспектами проекта. Госпожу Киене, работавшую в руководящей команде, попросили принять участие в организации заседаний Координационного Комитета.

Эти изменения не повлекли за собой изменений в общем количестве чел-месяцев.

Было сделано дополнение к проекту с целью проработки вопроса создания клирингового центра, беря за основу опыт Западной Европы. К сотрудничеству был приглашен господин Эрвин Ноэл, эксперт Центрального Бюро в Брюсселе, заключивший Контракт с Международным Союзом .

4.3. Особые действия, необходимые от местных властей и Европейской комиссии.

4.3.1. Туркменистан

Туркменские власти постоянно демонстрируют большой интерес к проекту. Встречи туркменского руководства с руководителями проекта всегда были позитивными. Однако, на первое заседание Координационного Комитета не было делегировано ни одного участника. На встрече за несколько дней до заседания нам было сказано, что существует определенное непонимание между ними и Европейским Союзом.

Мы не можем предоставить эту информацию. Однако, было совершенно ясно, что причиной тому послужил не наш проект .

Мы надеемся, что местные и европейские власти будут и в дальнейшем поддерживать наш проект.

Мы понимаем, что развитие линии Трасека, которая в значительной степени проходит по территории Туркменистана , принесет выгоду всем участвующим железным дорогам, и мы надеемся, что внешние трудности не окажут влияния на развитие нашего проекта.

4.3.2. Другие страны

Нет никаких особых трудностей в работе с другими странами.

4.4. Доклад о выполнении проекта

4.4. ДОКЛАД О ВЫПОЛНЕНИИ ПРОЕКТА

(Form 2.2.)

Название проекта: Структура межгосударственных железнодорожных тарифов и расписание движения		Номер проекта : TNREG 9501 Номер контракта : 96/5156						Страна : Южные государства CIS и Грузия and Georgia				стр : 16							
Планируемый период: с начала до конца февраля 1997 года		Выполнено : 3 марта 1997						Консультант ЕС : S.I.S.I.E. 83 bd Exelmans, 75016 PARIS, FRANCE											
Цели проекта : содействие в определении, применении, и развитии международных железнодорожных услуг через государства ТРАСЕКИ																			
№	Основная деятельность	Временные рамки												ВКЛАД					
		1996						1997						ПЕРСОНАЛ		ОБОРУДОВАНИЕ и МАТЕРИАЛЫ	ДРУГОЕ		
		7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	ЕС	партнер		полеты	подению	
1	Управление проектом														6	9		8	172
23	Координационный Совет														0,5	1		1	7
2	(3A1) Определение расписания и процедура выполнения														1	1		1	28
8	(3B1) Оценка конкурентоспособности маршрута ТРАСЕКА														3,5	3		2	26
11	(3B4) Методы расчета себестоимости														1	1		1	18
12	(3B5) Структура координации														3,25	3		2	54
														15,25	18		15	305	

4.5. Источник выполнения проекта

4.5. ИСТОЧНИК ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА

(Form 2.3)

Название проекта : Структура межгосударственных железнодорожных тарифов и расписание движения		Номер проекта : TNREG 9501	Страна: Южные республики СНГ и Грузия		Page : 17
		Номер контракта : 96/51596/5156			
Планируемый период: с марта 1997 года по конец июля 1997		Выполнено 3 марта 1997 года	Консультант ЕС : S.I.S.I.E. - 83 Bd Exelmans- 75016 PARIS		
Цели проекта : содействие в определении, применении, и развитии международных железнодорожных услуг через государства ТРАСЕКИ					
Источники/ вклады	Всего Запланировано	Период планирования	Реализованный период	Всего реализовано	Для напоминания
Персонал					
Эксперты ЕС					
19 Управление проектом	19,00 раб. месяцев	6,00 раб. месяцев	6,00 раб. месяцев	6,00 раб. месяцев	13,00 раб. месяцев
16 Управление проектом	1,75 раб. месяцев	0,50 раб. месяцев	0,50 раб. месяцев	0,50 раб. месяцев	1,25 раб. месяцев
2 Составление расписания движения	2,75 раб. месяцев	1,00 раб. месяцев	1,00 раб. месяцев	1,00 раб. месяцев	1,75 раб. месяцев
8 Оценка маршрутов ТРАСЕКИ	4,00 раб. месяцев	3,00 раб. месяцев	3,50 раб. месяцев	3,50 раб. месяцев	0,50 раб. месяцев
11 Метод расчета себестоимости	3,75 раб. месяцев	1,00 раб. месяцев	1,00 раб. месяцев	1,00 раб. месяцев	2,75 раб. месяцев
12 Структура Координации	6,00 раб. месяцев	3,00 раб. месяцев	3,25 раб. месяцев	3,25 раб. месяцев	2,75 раб. месяцев
Местные эксперты					
Эксперты и младшие эксперты	73,00 раб. месяцев	10,00 раб. месяцев	10,00 раб. месяцев	10,00 раб. месяцев	63,00 раб. месяцев
Секретарь	32,00 раб. месяцев	6,00 раб. месяцев	6,00 раб. месяцев	6,00 раб. месяцев	26,00 раб. месяцев
Переводчики	48,00 раб. месяцев	8,00 раб. месяцев	8,00 раб. месяцев	8,00 раб. месяцев	40,00 раб. месяцев
Переводчики ЕС	10,00 раб. месяцев	0,00 раб. месяцев	0,00 раб. месяцев	0,00 раб. месяцев	10,00 раб. месяцев
	200,25 раб. месяцев	38,50 раб. месяцев	39,25 раб. месяцев	39,25 раб. месяцев	161,00 раб. месяцев
Оборудование и материалы					
Настольные компьютеры	3	2	2	2	1
Переносные компьютеры	1	1	1	1	0
Принтеры	3	2	2	2	1
Настольные компьютеры для обучения	8	0	0	0	8
Фотокопирующая машина	2	2	0	0	2

4.6. Доклад о полученных результатах

4.6. ДОКЛАД О ПОЛУЧЕННЫХ РЕЗУЛЬТАТАХ

(Form 2.4)

Название проекта: ТРАСЕКА - Структура межгосударственных железнодорожных тарифов и расписание движения	Номер проекта : TNREG 9501 Номер контракта : 96/5/56	Страна: Южные республики CIS и Грузия	Page : 18
Выполнено : 3 марта 1997		Консультант ЕС : S.I.S.I.E. 83 Bd Exelmans, 75016 Paris - FRANCE	
Результаты	Отклонения от первоначального плана	Причина для отклонения	Замечания по ограничениям и допущениям
Оценка конкурентоспособности маршрута ТРАСЕКА	Интервью с местными операторами (импортерами , экспортерами, экспедиторами) еще продолжается. Сравнение между конкурирующими маршрутами : еще продолжается	Интервью занимают больше времени, чем ожидалось	Западные операторы являются основными, кто принимает решения по существующему движению (за исключением некоторых видов сырья). Интервью западных грузоотправителей будет продолжено в мае - апреле 1997 года
Методы расчета себестоимости (Анализ и обучение)	Большее количество времени уделено Узбекистану, чем ожидалось Обучение перенесено	Необходимость в подготовке базовых данных для проведения оценки Адаптация программы обучения к местным условиям	Тщательная работа, проведенная в Узбекистане, позволит быстро выполнить работу в других странах Необходимо принятие участия в обучении всех участников Центральной Азии. Присутствие Туркменистана вызывает сомнение.
Координационный Комитет	Два месяца задержки Полное присутствие за исключением Туркменистана Решение, которое должно исходить от Координационного Комитета	Проблемы в организации, которые неожиданно возникли с Узбекским партнером Удовлетворение присутствующих: ДА в соответствии с формами оценки	Задержка не вызвала особых проблем. Желание Туркменистана принять участие возможно улучшится после визита ЕС в Ашхабад Желание Туркменистана возможно улучшится после визита Европейской Комиссии в Ашхабад Этот вопрос требует изучения
Эксперты	Приглашены новые эксперты и время распределено между ними	Внимание уделено кооперации железных дорог, обучающим поездкам, Координационному Комитету Лучшее общее понимание основных вопросов проекта	НЕТ изменений в общем

5. ПЛАН ПРОЕКТА НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

5.1. Важные наблюдения по успеху проекта

5.1.1. Туркменистан

Как было отмечено выше (смотри 4.3.1.), мы столкнулись с небольшой проблемой с туркменской стороны. Наши действия:

- Мы открываем постоянное представительство в Ашхабаде
- Мы начинаем в соответствии с планом деятельность в Туркменистане, приглашая, если необходимо, местных экспертов

Мы настоятельно рекомендуем Туркменской железной дороге быть кандидатом для организации третьего заседания Координационного Комитета в Ашхабаде в июле 1997.

Это те действия, которые мы рекомендуем на уровне нашего проекта и которые могут помочь забыть сложности, с которыми мы столкнулись в феврале.

5.1.2. Сотрудничество с государственными структурами

Продвижение одного железнодорожного проекта международных грузовых перевозок не улучшит общей эффективности дорожного транспорта линии Трасека, если остальные власти не станут активно сотрудничать .

5.1.2.1. Каспийское морское пароходство

Все заинтересованные лица согласны с нашей командой, что КМП должно стать постоянным членом Координационного Комитета. Действительно, его участие в ташкентской встрече было очень позитивным.

Непонимание, основанное главным образом на тарифах грузовых перевозок, может быть преодолено в ходе взаимных обсуждений и личных встреч , которые происходят на заседаниях.

Представляется ясным, что их монополия на Каспийском море не будет более эффективной и что конкуренция может регулировать уровень сервиса и тарифы. Также ясно видно, что КМП собирается иметь позитивный финансовый результат и что тарифы будут пересчитаны в соответствии с этими задачами.

5.1.2.2. Портовые власти

В Поти, Батуми или Туркменбаши согласованность процедур портовых властей с железнодорожными процедурами чрезвычайно важна.

Мы слышали, что некоторые заказчики были недовольны обслуживанием в черноморских портах. Мы намерены заняться этим вопросом на следующем заседании Координационного Комитета в Грузии.

Так как проблема пересечения Каспийского моря является очень важной, наши эксперты в настоящее время анализируют трудности, замедляющие движение и создающие неуверенность у заказчиков. Несоответствие имеющихся терминалов современному уровню является определенно частью проблемы, но этот вопрос разрабатывается другими проектами. Однако, некоторые специфические проблемы, вызванные неудовлетворительной организацией процессов погрузки и разгрузки еще остаются.

Мы только надеемся, что портовые власти поддержат железнодорожное движение, по меньшей мере так же, как они поддерживают дорожное движение.

5.1.2.3. Таможенные власти

Транзитное движение будет соответствовать требованиям заказчика, только если таможенные пограничные формальности упростятся и процедура ускорится. Это будет не только результатом технических новшеств, таких как использование новых таможенных документов и созданием единой компьютерной сети. Для этого необходимы твердые решения правительств и таможенных властей.

В настоящее время мы можем только предполагать, что это было бы наилучшим выходом.

5.2. Предложения по регулированию генерального плана и их результаты

Генеральный план был изменен и представлен на странице 8, п.2.2. "Пересмотренный Генеральный план Действий"

5.2.1. Общие изменения

Корректировки явились результатом первых месяцев анализа в этой области. В целом, общее время, отданное главным группам задач, не было изменено (группа задач 3А, 3В, 3С, 3D). Однако, изменения были внесены внутри каждой группы и время было перераспределено для каждого эксперта в зависимости от хода выполнения проекта. Например, для задач 3В4 и 3В5 господин Дередр потратит больше времени, чем ожидалось (расчет 6 человеко-месяцев), в то время как господину Атону необходимо только 3,75 человеко-месяца.

5.2.2. Маркетинг

Мы назначили еще одного эксперта по маркетинговым вопросам, чтобы всесторонне охватить проблемы, стоящие перед железными дорогами. В результате госпожа Карофф присоединится к маркетинговой команде. Действительно, мы считаем, что маркетинг - отправная точка проекта и что кооперация по линии Трасека позволит легче определить общие маркетинговые цели.

5.2.3. Руководство проектом

Тесные отношения между руководством проекта и начальниками железных дорог являются необходимостью и даже в большей степени, чем во многих подобных проектах. Господин

Романини будет вовлечен более глубоко в разработку стратегических вопросов (т.е. по регулирующим вопросам с Мистером Гритц, также как по законодательным вопросам)

5.2.4. Заседания Комитета, организация Учебных Туров

Мы будем осуществлять работу команды с официальными лицами железных дорог посредством следующего:

- Обучающий тур в Европе, который состоится в апреле 1997 года и сосредоточится на одной из главных тем:
кооперация между железными дорогами странами Трасека
маркетинговый план линии Трасека

(Успех первого заседания привел нас к расширению рабочих сессий до 2 дней).

- Заседание Координационного Комитета в июле 1997 по вопросам, сформулированным в ходе сессии в Грузии
- Учебный Тур в Европе в сентябре 1997, сосредоточенный на маркетинговых и международных перевозках
- Заседание Координационного Комитета в октябре 1997 с целью одобрения базовых рекомендаций

Эта программа требует времени и усилий и мы хотим привлечь госпожу Киен, до сих пор работающую в группе поддержки, для активного участия в заседаниях Координационного Комитета по управлению проектом.

5.2.5. Обзор европейского рынка

Большинство транспортных решений представлено западными партнерами в Европе. Некоторые отдельные клиенты будут посещены в Италии, Франции, Бельгии, Нидерландах и Германии с целью рассмотреть и подтвердить информацию, собранную в ходе интервью местных операторов в странах проекта Трасека.

5.2.6. Выводы

Все поправки никоим образом не отразятся на общем количестве человеко - месяцев.

Мы не требуем никаких бюджетных изменений настоящего проекта и в данный момент мы не предвидим никакой необходимости в продлении проекта.

5.3. План деятельности на следующий период

“План деятельности на последующий период” представлен на следующей странице (1.6.).

5.3. ПЛАН РАБОТЫ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД(рабочая программа)

(Form 1.6)

Название проекта ТРАСЕКА - Структура межгосударственных железнодорожных тарифов и расписание движения		Номер проекта : TNREG TNREG 9501 Номер контракта : 96/515 96/5156					Страна Южные республики СНГ и Грузия		Page : 22							
Планируемый период : с марта 1997 по конец июля 1997		Выполнено 3 марта 1997 года					Советник ЕС : S.I.S.I.E 83 bd Exelmans 75016 Paris, France									
Цели проекта : содействие определению , применению, и развитию международных сервисных железнодорожных услуг по государствам ТРАСЕКИ																
№	Основные виды деятельности	Сроки					в составе проекта									
		1997					Персонал		Оборудование & Материалы	другие						
		03	04	05	06	07	ВС	партнеры		полеты в Европу	в день					
1	Управление проектом	■	■	■	■	■	■	■	■	■	6	10		4	135	
23	Координационный Совет										1	1		2	12	
2	(3A1) составление расписания и процедуры осуществления	■	■	■	■						1,75	3		1	26	
3	(3A2) Системы владения и размещения вагонов	■	■	■	■						2	3		1	40	
4	Возможность работы прямых грузовых поездов										1	1		1	33	
5	Организации маркетинга грузовых железнодорожных перевозок										1	2		1	19	
6	Технические ограничения и их преодоление										2,75	4		2	60	
7	(3A6) Обучающая поездка 1	■	■	■	■						1,25			-	-	
8	Оценка конкурентоспособности маршрута Трасека	■	■	■	■						1	2		1	20	
9	Международная тарифная политика										1,5	2		1	19	
10	(3B3) Уполномоченные органы и механизмы по пресмотру тарифной политики	■	■	■	■						1,25	2		1	12	
11	(3B4) Методы расчета себестоимости	■	■	■	■						2,5	2		1	40	
12	(3B5) Структура координации	■	■	■	■						3,25	3		2	66	
13	(3B6) Соглашение о распределении расходов и доходов										1,25	1		1	12	
14	(3B7) Регулирующий и исполняющий органы	■	■	■	■						1,5	2		1	19	
15	(3B8) Приготовление плана маркетинга										2,25	3		2	32	
16	(3B9) Обучающая поездка 2															
17	(3C1) Зоны сводной торговли										2	2		1	33	
18	(3C2) Рекомендации по таможенным процедурам										1	1		1	19	
19	(3D1) правовые и финансовые отношения	■	■	■	■						1,5	2		2	31	
20	(3D2) правовые ограничения в бухучете управления железной										1,25	2		2	18	
21	(3D3) Влияние и ограничения УИС членства+В37										0,5	2		1	12	
22	Клиринговый центр	■	■	■	■						3	3		2	34	
	Отчеты															
										ВСЕГО		40,5	53		31	692

28

**ТРАСЕКА - Структура
межгосударственных
железнодорожных тарифов и
расписание движения**

**Доклад 1 о ходе
выполнения
проекта**

Приложения

Приложение А.1

*Первая встреча
Координационного Комитета*

Приложение А.2

*Предварительное изучение
Национальной железной дороги
Узбекистана*

ПРИЛОЖЕНИЕ А.1

ПЕРВАЯ ВСТРЕЧА КООРДИНАЦИОННОГО КОМИТЕТА



Проект ТРАСЕСА
Структура межгосударственных
железнодорожных тарифов и
расписание движения

**ПЕРВАЯ ВСТРЕЧА
КООРДИНАЦИОННОГО
КОМИТЕТА**

Ташкент, 11 февраля 1997



ТРАСЕКА

Железные дороги. Структура межгосударственных тарифов и расписаний движения

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАКЕТ

1. ВСТРЕЧА	3
1.1. Организация встречи	3
1.1.1. Встреча в аэропорту	3
1.1.2. Гостиница	3
1.1.3. Рестораны	
1.1.4. Возмещение транспортных расходов	3
Полезные цифры	3
1.2. Список участников	4
1.2.1. Постоянные члены	4
1.2.2. Приглашенные участники	4
1.2.3. Представители ТАСИС	4
1.3. Распорядок встречи	5
1.3.1. Программа	5
1.3.2. Распорядок	5
1.4. Состав и роль Координационного Комитета	5
1.5. Лист обратной связи	
2. ТРАСЕКА и ПРОЕКТ	5
2.1. Основа и цели проекта	5
2.1.1. ТРАСЕКА и ситуация в регионе ТРАСЕКА	5
2.1.2. Задачи проекта	6
2.1.3. ТЭО и первый отчет	
2.2. Ключевые факторы успеха	7
2.2.1. Соглашение по взаимовыгодным целям	7
2.2.2. Поддержка на высоком уровне	7
2.2.3. Ранний, видимый успех	7
2.4. Основные составляющие и методы работы	8
2.4.1. Интервью клиентов	8
2.4.2. Оценка себестоимости	8
2.4.3. Вопросы расписания	9
2.4.4. Совместная работа поездов	10



ТРАСЕКА

Железные дороги. Структура межгосударственных тарифов и расписаний движения

2.4.4.1 первый обучающий тур: совместная деятельность	10
2.4.4.2 второй обучающий тур: вопросы маркетинга	10
2.4.4.3 организация регионального клирингового центра	10
2.4.4.4 страховой сервис	10
2.4.4.5 информационный сервис	11
2.4.4.6 мультимодальный транспорт	11
2.4.4.7 выгода статуса экономической зоны	11

1. РАБОЧАЯ ВСТРЕЧА	2
1.1 ПРИГОТОВЛЕНИЯ К РАБОЧЕЙ ВСТРЕЧЕ	2
1.1.1 ВСТРЕЧА В АЭРОПОРТУ	2
1.1.2 ГОСТИНИЦА	2
1.1.3 РЕСТОРАНЫ	2
1.1.4 ВОЗМЕЩЕНИЕ ДОРОЖНЫХ РАСХОДОВ	2
1.1.5 НУЖНЫЕ ТЕЛЕФОННЫЕ НОМЕРА И АДРЕСА	2
1.2 СПИСОК УЧАСТНИКОВ	2
1.3 СОСТАВЛЕНИЕ ГРАФИКА	3
1.3.1 ПРОГРАММА	3
1.3.2 ХОД ВСТРЕЧ	3
1.4 СОСТАВ И РОЛЬ УПРАВЛЯЮЩЕГО КОМИТЕТА	3
1.5 ЛИСТОК ОБРАТНОЙ СВЯЗИ	3
2. ТРАСЕКА И ПРОЕКТ	3
2.1 ПРЕДПОСЫЛКИ И ЦЕЛИ ПРОЕКТА	3
2.1.1 ТРАСЕКА И СИТУАЦИЯ В РЕГИОНЕ ТРАСЕКА	3
2.1.2 ЦЕЛИ ПРОЕКТА	3
2.1.3 ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ И ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ ОТЧЕТ	4
2.2 КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТОРЫ УСПЕХА	5
2.2.1 СОГЛАШЕНИЯ ПО ВЗАИМОВЫГОДНЫМ ЦЕЛЯМ И СООТНЕСЕННЫМ СРЕДСТВАМ	5
2.2.2 ПОДДЕРЖКА НА ВЫСОКОМ УРОВНЕ	5
2.2.3 РАННИЕ, ЗРИМЫЕ УСПЕХИ	5
2.3 ПОЛЕЗНОСТЬ ДЛЯ КАЖДОГО ИЗ УЧАСТНИКОВ	5
2.4 ОСНОВНЫЕ КОМПОНЕНТЫ И МЕТОДЫ РАБОТ	6
2.4.1 ОПРОС КЛИЕНТОВ	6
2.4.2 СТОИМОСТНАЯ ОЦЕНКА	7
2.4.3 ВОПРОСЫ РАСПИСАНИЯ	7
2.4.4 СОВМЕСТНЫЕ ОПЕРАЦИИ С ПОЕЗДАМИ И СВЯЗАННЫЕ С ЭТИМ ВОПРОСЫ	8
2.5 СПИСОК ЭКСПЕРТОВ, УЧАСТВУЮЩИХ В ПРОЕКТЕ	9

1. Рабочая встреча

1.1 Приготовления к рабочей встрече

1.1.1 Встреча в аэропорту

Каждый прибывающий гость будет встречен в аэропорту совместной делегацией и сопровожден в гостиницу.

По отбытии гостей проводят из гостиницы или из управления ж.д. в аэропорт.

1.1.2 Гостиница

Участники встречи будут размещаться в гостинице “Узбекистан” ТРАСЕКА оплатит все расходы, связанные с пребыванием в гостинице.

1.1.3 Рестораны

10 февраля, а может быть и раньше, будет дан неофициальный ужин по желанию участников в гостинице “Узбекистан”.

11 февраля будет дан обед в ресторане “Ариран”.

Ужин состоится в ресторане “Навруз”, предназначенном для официальных правительственных приемов.

1.1.4 Возмещение дорожных расходов

Во время первого перерыва на кофе (11:40) расходы, понесенные участниками, будут компенсированы по представлении ими билетов.

Просьба ко всем участникам иметь билеты при себе.

1.1.5 Нужные телефонные номера и адреса

Гостиница “ Узбекистан” 36-00-77, 36-03-77

Конференц-зал Узб. ж.д. компании

Офис проекта Трасека 56-15-12, факс: 56-59-75

Ресторан “Ариран”

Ресторан “Навруз”

Дом. тел. офис-менеджера 74-98-34 Ирина Петровна Петрунина

Директор и Мереджер Проекта (дом. тел.) 33-02-26 Ж. Л. Романини, Винсент Эрио

1.2 Список участников

(см. прилагаемые примечания)

- **Ежемесячная форма по грузовым перевозкам в физических единицах по каждой станции (№ 743).**

В эту форму вносятся каждый день данные по погрузочно-разгрузочным работам по типам вагонов (крытые, открытые, рефрижераторные вагоны, платформы, контейнеры, цистерны, вагоны для перевозки зерновых, цемента), различая вагоны загруженные, разгруженные, имеющиеся и разгруженные после использования.

- **Ежемесячный отчет по наличию локомотивов, кранов и поездов по каждому депо.**

Этот отчет, заполняемый по каждому депо, чисто технический и соответствует номенклатуре. В нем можно найти следующие данные:

- локомотивы в депо,
- число и процент неисправных локомотивов,
- число и процент локомотивов в ремонте на заводе,
- число и процент локомотивов в ремонте в депо,
- число отремонтированных локомотивов и длительность технического обслуживания по типам ремонта (ТР-3, ТР-2, ТР-1, ТО-3 и ТО-4),
- средний пробег локомотивов,
- средняя мощность локомотивов в тонно-км,
- средний вес поездов,
- локомотиво-часы,
- локомотиво-км,
- количество и продолжительность опозданий, ...

- **Ежедневный отчет, учитывающий оборот поездов, вагонов и контейнеров по каждому вокзалу (№ 502).**

В эту форму вносятся загруженные, разгруженные и пустые вагоны по категориям, различая отправки и приемы.

37

ВСТРЕЧА КООРДИНАЦИОННОГО КОМИТЕТА

ТБИЛИСИ, 22-23 МАЯ 1997 г.

ПРИНЯТЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Предложение № 1

Комитет одобрил принятие Компании Каспийского морского пароходства (Caspian Shipping Line - CSL) полноправным членом Комитета.

Это предложение принято единогласно.

Предложение № 2

Комитет одобрил Заключительный документ первой встречи Координационного комитета, которая прошла в Ташкенте, с условием внесения двух изменений, предложенных г-ном Мамедовым и г-ном Алтаевым.

Это предложение принято единогласно.

Предложение № 3

Комитет:

- решает принять коммерческую марку для стимулирования международных железнодорожных услуг,
- получает разрешение использовать название "ТРАСЕКА", которое ему присвоено Европейской Комиссией,
- регистрирует предложение экспертов выбрать марку "ТРАСЕКА ЭКСПРЕСС",
- просит своих членов подумать над предложенной экспертами маркой и, возможно, внести свои собственные предложения по марке, логотипу и эмблеме к следующей встрече Координационного комитета,
- решает перенести окончательный выбор на следующую встречу Координационного комитета.

Это предложение принято единогласно.

Предложение № 4

Комитет одобрил предложение расширить систему прямых поездов типа поезда Поти - Баку и в других направлениях зоны Трасека.

Он настаивает, чтобы условия пуска этих прямых поездов были детально изучены.

Он желает получить помощь Европейской Комиссии в данном вопросе.

Это предложение принято единогласно.

Предложение № 5

Комитет одобрил деятельность программы SYSMANAGEMENT, позволяющей яснее определить рентабельность железнодорожных услуг.

Комитет просит о предоставлении ему, в рамках настоящего проекта, дополнительной информации, касающейся себестоимости “коротких” прямых поездов, т.е. поездов с менее чем 50 вагонов.

Комитет напоминает, что железные дороги не располагают в настоящее время базой статистических и финансовых данных, достаточной для достижения полностью удовлетворительных результатов. Он желал бы, таким образом, чтобы Европейская Комиссия предоставила свою помощь в организации этих баз данных, а также в проведении окончательных расчетов.

Это предложение принято единогласно.

Предложение № 6

В связи с дискуссией по причинам, которые побудили европейские железные дороги создать ИНТЕРКОНТЕЙНЕР/ИНТЕРФРИГО, Комитет начинает широкое обсуждение пользы и принципов функционирования этого типа организаций.

Комитет одобрил предложение г-на Панахова изучить возможность учреждения операционной структуры данного типа, которая была бы общей для всех стран зоны Трасека и которой была бы специально поручена коммерциализация и предоставление международных железнодорожных услуг в рамках конкуренции.

Комитет просит экспертов внести предложения по данному вопросу.

Это предложение принято единогласно.

Предложение № 7

Комитет единогласно принимает предложение г-на Мамедова организовать следующую встречу Координационного комитета в Баку в октябре месяце.

Замечания РЖД

к "Информации о состоянии тарифных Договоров и проблемах в тарифной политике железных дорог стран ОСЖД" (пункт 6 предварительной повестки дня)

1. В информации Комитета ОСЖД сделан основной акцент на Единый транзитный тариф (ЕТТ) и приуменьшена роль Международного железнодорожного транзитного тарифа (МТТ), хотя оба тарифа применяются на равных правах в соответствии со сферой их применения при транзитных перевозках.

В данной информации даны основные параметры ЕТТ, хотя п. 4 изложен не совсем верно. Ставки тарифа ЕТТ действительно ниже ставок тарифа МТТ на расстояниях, приблизительно, до 2000 км. На больших расстояниях ставки ЕТТ значительно превышают ставки МТТ. Кроме того, по мнению РЖД, необходимо в данной информации дать также основные характеристики тарифа МТТ. Необходимо отметить, что тариф МТТ действует с 01.10.1977 г., имеет более совершенную структуру и число его участников постоянно растет. В нем, например, нет классов грузов и расчет ведется не просто за расчетную массу отправки, а за расчетную массу отправки с учетом весовой категории. Ставка уменьшается с увеличением весовой категории и расстояния. Тарифное соглашение стран СНГ, упомянутое в Информации, также построено на основе МТТ. Эта информация необходима также в связи с проводимой Комитетом ОСЖД работой по изучению возможностей по сближению тарифов ЕТТ и МТТ.

2. Не четкая формулировка п. 9 "Выводов, которые приняла Конференция". Два предложения противоречат друг-другу.

Справка по вопросу сближения МТТ и ЕТТ:

Впервые вопрос о сближении тарифов МТТ и ЕТТ был поднят ПКП на Международной конференции "Тарифная политика при международных грузовых и пассажирских перевозках" в Бресте в сентябре 1996 года. На Конференции, в которой принимали участие представители БЧ, КЗХ, КРГ, ЛДЗ, ЛГ, МТЗ, ПКП, РЖД, ЖСР, УЗ, ЧД и ЭВР, единогласно были приняты выводы о целесообразности рассмотреть вопрос о сближении тарифов ЕТТ и МТТ.

Итоги Конференции были заслушаны на IX заседании Конференции Генеральных директоров и было принято решение включить в предварительную повестку дня X Конференции Генеральных директоров "Информацию о результатах изучения возможности сближения тарифов ЕТТ и МТТ".

Комитет ОСЖД в рамках IV Комиссии провел в феврале 1997 г. в Польше (Комитет ОСЖД) совещание представителей железных дорог-участниц тарифов ЕТТ и МТТ. Учитывая реально сложившуюся ситуацию, участники совещания высказались за целесообразность проведения работы по сближению ЕТТ и МТТ. Однако, представители РЖД и УЗ считают целесообразным сближать тарифы в их текстовой части, не касаясь уровней тарифных ставок и принципов их построения, а делегации КЗХ, ПКП, ЖСР и ЭВР предлагают начать разработку нового общего транзитного тарифа, который мог бы применяться вместо МТТ и ЕТТ. Представители ПКП также высказались за приглашение к участию в новом тарифе железных дорог западной Европы.

В связи с различием мнений делегаций относительно механизма сближения тарифов на совещании было принято решение пока проводить работу по сближению тарифов с учетом их специфики на соответствующих совещаниях по МТТ и ЕТТ, которые будут проводиться по ранее согласованным планам. Результаты проведенной работы по сближению тарифов будут доложены Комитетом ОСЖД на XII совещании Конференции Генеральных директоров.

ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
(ОСЖД)

ПРОТОКОЛ

XXV СЕССИИ СОВЕЩАНИЯ МИНИСТРОВ
ОРГАНИЗАЦИИ СОТРУДНИЧЕСТВА
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Ташкент , июнь 1997 г.

ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (ОСЖД)

ПРОТОКОЛ

XXV СЕССИИ СОВЕЩАНИЯ МИНИСТРОВ
ОРГАНИЗАЦИИ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Ташкент, июнь 1997 г.

ПРОТОКОЛ

XXV сессии Совещания Министров
Организации сотрудничества железных дорог

XXV сессия Совещания Министров Организации сотрудничества железных дорог состоялась с 3 по 6 июня 1997 г. в Ташкенте (Республика Узбекистан).

В работе сессии приняли участие члены Совещания Министров следующих стран:

Азербайджанской Республики,
Республики Беларусь,
Республики Болгария,
Венгерской Республики,
Социалистической Республики Вьетнам,
Республики Грузия,
Республики Казахстан,
Китайской Народной Республики,
Корейской Народно-Демократической Республики,
Кыргызской Республики,
Латвийской Республики,
Литовской Республики,
Республики Молдова,
Монголии,
Республики Польша,
Российской Федерации,
Словацкой Республики,
Республики Таджикистан,
Туркменистана,
Республики Узбекистан,
Украины,
Чешской Республики,
Эстонской Республики.

В работе сессии принимал участие представитель наблюдателя в ОСЖД Немецких железных дорог, а также делегация Министерства шоссейных дорог и транспорта Исламской Республики Иран, от которого поступило заявление о принятии в члены ОСЖД и присоединении к СМГС.

На сессии присутствовали представители международных организаций: Экономической и Социальной Комиссии ООН для Азии и Тихого Океана (ЭСКАТО) и Международного союза железных дорог (МСЖД).

По согласованию членов Совещания Министров в работе сессии в качестве гостя принял участие Председатель Дирекции Совета по железнодорожному транспорту СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии.

Согласно статье IV п. 1 Правил процедуры Совещания Министров сессия проходила под председательством Председателя Государственно-акционерной железнодорожной компании "Узбекские железные дороги", Центрального Государственного органа, ведающего железнодорожным транспортом Республики Узбекистан, г-на Эрметова Нормата.

Председатель сессии г-н Эрметов Нормат открыл сессию Совещания Министров ОСЖД.

На основе статьи II п. 3 Правил процедуры Совещания Министров Председатель сессии г-н Эрметов Нормат - Председатель Государственно-акционерной железнодорожной компании "Узбекские железные дороги" констатировал ее действительность.

Список участников прилагается (приложение А).

В открытии сессии принимал участие г-н Джурабеков Исмаил, первый заместитель Премьер-Министра Республики Узбекистан, который передал приветственное послание Президента Республики Узбекистан г-на Ислама Каримова (приложение 1) и выступил с приветственной речью (приложение 2).

В открытии сессии принял участие также г-н Рахимов Камилжон, заместитель Премьер-Министра Республики Узбекистан.

От имени коллектива железнодорожников Государственно-акционерной железнодорожной компании "Узбекские железные дороги" выступил Председатель сессии г-н Эрметов Нормат (приложение 3).

Совещание Министров утвердило следующую повестку дня:

1. Отчет о деятельности ОСЖД за 1996 г.
2. Отчет Ревизионной Комиссии за 1996 г.
3. О ходе реализации "Программы по совершенствованию железнодорожного сообщения между Европой и Азией, включая комбинированные перевозки".
4. О результатах межведомственного совещания представителей членов ОСЖД с пограничными и таможенными органами по обеспечению пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок с предложением мер по облегчению пересечения границ.
5. О проекте Конвенции ЕЭК ООН о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом.
6. Информация о состоянии тарифных Договоров и проблемах в тарифной политике железных дорог стран ОСЖД.
7. Об использовании рабочих органов ОСЖД для разработки вопросов регионального характера в сообщении Европа-Азия.
8. О системе подготовки кадров для работы в рамках ОСЖД.
9. О программе работ ОСЖД на 1998 и последующие годы.
10. Методика подготовки и разработки тем со специальным финансированием.
11. О принципе распределения членских взносов.
12. О принятии в члены ОСЖД и присоединении к СМГС Правительственного органа, ведающего железнодорожным транспортом Исламской Республики Иран, - Железных дорог Исламской Республики Иран.
13. Бюджет Комитета ОСЖД (окончательный на 1997 г. и предварительный на 1998 г.).
14. О подписании "Соглашения об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении Европа-Азия".
15. О проекте предварительной повестки дня, дате и месте проведения XXVI сессии Совещания Министров.

Обсудив пункты повестки дня, Совещание Министров постановило:

По пункту 1 повестки дня

1. Утвердить отчет о деятельности ОСЖД за 1996 г., в т.ч. результаты финансовой деятельности Комитета ОСЖД:

- по доходам в сумме 2.209.501,53 шв. франков;
- по расходам в сумме 2.134.513,60 шв. франков.

2. Направить неиспользованные по смете 1996 г. средства в сумме 194.580,34 шв. франков на покрытие расходов бюджета Комитета ОСЖД на 1997 г.

3. Поручить Комитету ОСЖД разработать возможные меры по обеспечению своевременной уплаты членских взносов и погашению имеющейся задолженности отдельных членов ОСЖД. О результатах доложить на XXVI сессии Совещания Министров.

4. Продолжить работу по дальнейшему совершенствованию правовых документов, регламентирующих перевозки пассажиров и грузов в международном железнодорожном сообщении.

5. Поручить Комитету ОСЖД определить способы и формы координации деятельности с ЭСКАТО на определенных направлениях и результаты представить на рассмотрение совместному совещанию Уполномоченных представителей членов Совещания Министров и Конференции Генеральных директоров в декабре 1997 г.

В ходе обсуждения данного пункта представитель МСЖД выступил с речью о сотрудничестве ОСЖД и МСЖД.

По пункту 2 повестки дня

1. Утвердить отчет Ревизионной Комиссии ОСЖД за 1996 год (Приложение 4).

2. Обратиться с просьбой к членам ОСЖД, не уплатившим членские взносы за 1995-1997 годы, погасить их в третьем квартале 1997 года.

3. Поручить Ревизионной Комиссии до 31 октября 1997 г. пересмотреть "Порядок работы Ревизионной Комиссии ОСЖД", конкретизировать порядок проверки учета хозяйственно-финансовой деятельности Комитета, а также определить способ ведения и составления документов бухгалтерского учета и свои заключения представить на декабрьском заседании Уполномоченных представителей членов Совещания Министров и Конференции Генеральных директоров.

4. Принять 1997 год как переходный для введения нового "Порядка учета и отчетности расходов и доходов Комитета ОСЖД" для конкретизации ведения бухгалтерского учета Комитета.

Ревизионной Комиссии следующего созыва при проверке финансовой деятельности Комитета ОСЖД за 1997 г. рассмотреть данный вопрос и предлагаемые уточнения "Порядка..." изложить в своем отчете.

5. Выразить благодарность г-ну Дмитрию Казею за его работу в связи с завершением деятельности на посту председателя Ревизионной Комиссии.

По пункту 3 повестки дня

1. Принять информацию о ходе реализации "Программы..." к сведению.

2. Принять материал "Топология и эксплуатационно-технологические параметры сети скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий стран Восточной Европы в сообщении Европа-Азия" для использования при определении перспектив развития скоростного и высокоскоростного движения в дву- и многостороннем сотрудничестве заинтересованных членов ОСЖД, а также в рамках рабочих органов ОСЖД.

3. При проведении работ рабочими органами ОСЖД учесть аспекты повышения конкурентоспособности железных дорог и выработки маркетинговой стратегии в международном пассажирском и грузовом сообщении в сравнении с другими видами транспорта.

В ходе обсуждения данного пункта выступил с речью представитель ЭСКАТО и передал участникам сессии информационный документ ЭСКАТО "Деятельность ЭСКАТО, касающаяся развития наземных транспортных маршрутов между Азией и Европой".

В дальнейшем по проблематике данного пункта выступил со своим заявлением член Совещания Министров от Республики Грузия (приложение 5).

Делегация Министерства железных дорог Китайской Народной Республики выступила со следующим заявлением:

"По инициативе Правительства Республики Узбекистан эксперты Узбекистана, Кыргызстана и Китая активно проводят первоэтапно-исследовательские работы над строительством железнодорожной линии Андижан (Узбекистан) - Ош (Кыргызстан) - Каши (Китай) по прогнозу объемов перевозок, ориентации данной линии, определению общих объемов строительства и стоимости данного объекта, а также форме вложения финансовых средств, чтобы разработать обоснование принятия решения правительствами трех государств о строительстве данной линии".

По пункту 4 повестки дня

1. Принять к сведению информацию по данному пункту повестки дня.

2. Практиковать проведение Межведомственных совещаний представителей пограничных, таможенных, железнодорожных государственных органов, транспортных министерств стран членов ОСЖД с целью комплексного решения вопросов сокращения простоев пассажирских и грузовых поездов на пограничных станциях и облегчения пересечения границ.

По пункту 5 повестки дня

1. Принять к сведению информацию "О проекте Конвенции ЕЭК ООН о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом".

2. Членам Совещания Министров содействовать активному участию таможенных и железнодорожных органов своих стран по расширению области применения проекта Конвенции на систему

СМГС. Продолжать в рамках Рабочей группы по таможенным вопросам КВТ ЕЭК ООН совместную работу таможенных и железнодорожных экспертов стран членов ОСЖД по проекту Конвенции.

3. Считать целесообразным рассмотреть на очередном Межведомственном совещании представителей пограничных, таможенных, железнодорожных органов транспортных министерств стран членов ОСЖД состояние дел по разработке нового проекта Конвенции о таможенном железнодорожном транзите, о результатах проинформировать центральные государственные таможенные и железнодорожные органы стран членов ОСЖД.

По пункту 6 повестки дня

Принять к сведению "Информацию о состоянии тарифных Договоров и проблемах в тарифной политике железных дорог стран ОСЖД".

Протокольно:

"Делегация Министерства железных дорог Корейской Народно-Демократической Республики считает, что необходимо пересмотреть уровень тарифа ЕТТ в сторону понижения, так как уровень тарифа ЕТТ слишком высокий и грузовладельцы не пользуются услугами железных дорог при больших транзитных расстояниях".

Делегация Министерства путей сообщения Российской Федерации представила следующее мнение к "Информации о состоянии тарифных Договоров и проблемах в тарифной политике железных дорог стран ОСЖД":

"1. В информации сделан основной акцент на Единый транзитный тариф (ЕТТ) и приуменьшена роль Международного железнодорожного транзитного тарифа (МТТ), хотя оба тарифа применяются на равных правах в соответствии со сферой их применения при транзитных перевозках.

В данной информации даны основные параметры ЕТТ, хотя п. 4 изложен не совсем верно. Ставки тарифа ЕТТ действительно ниже ставок тарифа МТТ на расстояниях, приблизительно, до 2000 км. На больших расстояниях ставки ЕТТ значительно превышают ставки МТТ. Кроме того, по мнению РЖД, необходимо в данной информации дать также основные характеристики тарифа МТТ. Необходимо отметить, что тариф МТТ действует с 01.10.1977 г., имеет более совершенную структуру и число его участников постоянно растет. В

нем, например, нет классов грузов и расчет ведется не просто за расчетную массу отправки, а за расчетную массу отправки с учетом весовой категории. Ставка уменьшается с увеличением весовой категории и расстояния. Тарифное соглашение стран СНГ, упомянутое в Информации, также построено на основе МТТ. Эта информация необходима также в связи с проводимой Комитетом ОСЖД работой по изучению возможностей по сближению тарифов ЕТТ и МТТ.

2. Не четкая формулировка п. 9 "Выводов, которые приняла Конференция". Два предложения противоречат друг-другу.

Справка по вопросу сближения МТТ и ЕТТ:

Впервые вопрос о сближении тарифов МТТ и ЕТТ был поднят ПКП на Международной конференции "Тарифная политика при международных грузовых и пассажирских перевозках" в Бресте в сентябре 1996 года. На Конференции, в которой принимали участие представители БЧ, КЗХ, КРГ, ЛДЗ, ЛГ, МТЗ, ПКП, РЖД, ЖСР, УЗ, ЧД и ЭВР, единогласно были приняты выводы о целесообразности рассмотреть вопрос о сближении тарифов ЕТТ и МТТ.

Итоги Конференции были заслушаны на IX заседании Конференции Генеральных директоров и было принято решение включить в предварительную повестку дня X Конференции Генеральных директоров "Информацию о результатах изучения возможности сближения тарифов ЕТТ и МТТ".

Комитет ОСЖД в рамках IV Комиссии провел в феврале 1997 г. в Польше (Комитет ОСЖД) совещание представителей железных дорог-участниц тарифов ЕТТ и МТТ. Учитывая реально сложившуюся ситуацию, участники совещания высказались за целесообразность проведения работы по сближению ЕТТ и МТТ. Однако, представители РЖД и УЗ считают целесообразным сближать тарифы в их текстовой части, не касаясь уровней тарифных ставок и принципов их построения, а делегации КЗХ, ПКП, ЖСР и ЭВР предлагают начать разработку нового общего транзитного тарифа, который мог бы применяться вместо МТТ и ЕТТ. Представители ПКП также высказались за приглашение к участию в новом тарифе железных дорог западной Европы.

В связи с различием мнений делегаций относительно механизма сближения тарифов на совещании было принято решение пока проводить работу по сближению тарифов, с учетом их специфики на соответствующих совещаниях по МТТ и ЕТТ, которые будут проводиться по ранее согласованным планам. Результаты проведенной работы по сближению тарифов, а также о целесообразности

разработки нового общего транзитного тарифа будут доложены на XII заседании Конференции Генеральных директоров”.

По пункту 7 повестки дня

1. Принять к сведению информацию “Об использовании рабочих органов ОСЖД для разработки вопросов регионального характера в сообщении Европа-Азия”.

2. Продолжить и расширить практику использования рабочих органов ОСЖД для решения вопросов регионального характера в международных железнодорожных перевозках, включая комбинированные перевозки.

3. Рекомендовать членам ОСЖД, при проведении мероприятий регионального характера вне ОСЖД, направлять рабочим органам ОСЖД информацию об их результатах с целью использования в разработках.

В ходе дискуссии по данному пункту представитель Дирекции Совета по железнодорожному транспорту СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии проинформировал участников сессии о координационной деятельности Дирекции в рамках СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии по железнодорожному транспорту.

По пункту 8 повестки дня

1. Принять к сведению материал, представленный по данному вопросу.

2. Считать целесообразным участие сотрудников транспортных министерств в семинарах по деятельности ОСЖД, проводимых один раз в два года Комитетом ОСЖД.

По пункту 9 повестки дня

1. Утвердить “Программу работ ОСЖД на 1998 и последующие годы в области транспортной политики, экологии, комбинированных перевозок и транспортного права” (приложение 6).

2. I и II Комиссиям ОСЖД на основе "Программы..." разработать проекты планов работ на 1998 г. и представить их на утверждение совместному совещанию Уполномоченных представителей членов Совещания Министров и Конференции Генеральных директоров в декабре 1997 г.

По пункту 10 повестки дня

1. Принять к сведению утвержденную IX заседанием Конференции Генеральных директоров (Воронеж, Российская Федерация, 18-22 ноября 1996 г.) "Методику подготовки и разработки тем со специальным финансированием" (приложение 7).

2. Применять "Методику подготовки и разработки тем со специальным финансированием" также в области деятельности рабочих органов, созданных Совещанием Министров.

При этом, в случае применения "Методики..." в области деятельности Совещания Министров, положения, касающиеся "железных дорог", соответственно относятся к "транспортным министерствам".

3. Поручить Комитету ОСЖД издать "Методику подготовки и разработки тем со специальным финансированием" в качестве памятки А 12.

По пункту 11 повестки дня

Сохранить до 2000 года включительно существующий принцип распределения членских взносов:

1. Членский взнос для каждого члена ОСЖД устанавливается в виде доли (процента) от общей суммы членских взносов.

2. Устанавливаемая для каждого члена ОСЖД величина взноса состоит из двух частей:

- первая часть, равная 50% от общей суммы членских взносов, распределяется между членами ОСЖД поровну;

- вторая часть, равная 50% от общей суммы членских взносов, распределяется пропорционально эксплуатационной длине железных дорог членов ОСЖД.

3. Эксплуатационная длина железных дорог определяется из последнего опубликованного Бюллетеня статистических данных ОСЖД по железнодорожному транспорту, а для новых членов ОСЖД - из их заявлений о вступлении в ОСЖД.

По пункту 12 повестки дня

Учитывая заявление Министерства шоссейных дорог и транспорта Исламской Республики Иран, поступившее на основании решения Правительства Исламской Республики Иран от 30 апреля 1997 г. (приложение 8) о принятии в члены ОСЖД и присоединении к СМГС Железных дорог Исламской Республики Иран,

Совещание Министров постановило:

1. Принять в члены ОСЖД Правительственный орган, ведающий железнодорожным транспортом Исламской Республики Иран - Железные дороги Исламской Республики Иран.

2. Члены Совещания Министров, являющиеся одновременно Сторонами Соглашения о Международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), согласились с присоединением к СМГС Правительственного органа, ведающего железнодорожным транспортом Исламской Республики Иран - Железных дорог Исламской Республики Иран.

3. Принять к сведению, что представитель члена ОСЖД, принятого настоящим постановлением, будет направлен в Комитет не позднее 1 января 1998 года.

4. В случае прибытия в Варшаву до 1 января 1998 г. представителя члена ОСЖД, принятого в ОСЖД на XXV сессии Совещания Министров, расходы на содержание и другие, связанные с этим дополнительные расходы, будут производиться за счет этого члена.

При обсуждении данного пункта выступил Министр шоссейных дорог и транспорта Исламской Республики Иран (приложение 9).

По пункту 13 повестки дня

1. Утвердить представленный Комитетом ОСЖД окончательный бюджет Комитета на 1997 год в сумме 2.424.699,38 швейцарских

франков и штат сотрудников Комитета в количестве 59,25 человек (приложения: 10; 10.1; 10.1.1; 10.1.2; 10.2; 10.2.1).

2. Утвердить представленное Комитетом в проекте окончательного бюджета Комитета на 1997 год распределение членских взносов на 1997 год.

3. Утвердить представленный Комитетом ОСЖД предварительный бюджет Комитета на 1998 год в сумме 2.612.680,26 швейцарских франков.

Аванс в размере 30% членских взносов на 1998 год в швейцарских франках перевести на счет Комитета ОСЖД в срок до 1 декабря 1997 года, а остальные 70% членских взносов до 31 марта 1998 года в соответствии с утвержденным распределением членских взносов.

4. Поручить Комитету ОСЖД вместе с проектом окончательного бюджета на 1998 год представить на XXVI сессию Совещания Министров предварительный бюджет на 1999 год в сокращенном виде.

5. Образованный в окончательном бюджете Комитета ОСЖД резерв финансовых средств на 1997 год в размере 1% от общих расходов Комитета, а в предварительном бюджете на 1998 год в размере 5% использовать для компенсации расходов Комитета, вытекающих из увеличения в течение года цен на товары и услуги, а также заработной платы на основе решения Правительственных органов РП.

6. Предоставить Комитету ОСЖД право производить в течение года в счет созданного резерва необходимые изменения в бюджете в случаях, указанных в п. 5, а также необходимые обоснованные изменения между статьями бюджета, за исключением капиталовложений.

7. Изменить штатное расписание Комитета с 01.07.1997 г., заменяя 1/2 единицы машинистки (местной) на 1/2 штатной единицы библиотекаря-архивариуса и увеличить на 1/2 штатной единицы бухгалтера.

8. Принять к сведению выполнение поручения XXIV сессии Совещания Министров по изменению "Порядка планирования, учета и

отчетности доходов и расходов бюджета Комитета ОСЖД”, принятию “Служебной инструкции по командированию сотрудников Комитета ОСЖД” и “Основным принципам образования заработной платы сотрудников Комитета ОСЖД”.

По пункту 14 повестки дня

1. Принять к сведению информацию о проведенной работе по “Соглашению об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении Европа-Азия”.

2. Поручить Комитету ОСЖД постоянно информировать членов ОСЖД о ходе подписания Соглашения.

3. Отметить, что во время XXV сессии Совещания Министров “Соглашение...” подписали члены Совещания Министров от: Республики Беларусь, Венгерской Республики, Китайской Народной Республики, Монголии, Республики Польша, Российской Федерации, Словацкой Республики, Республики Узбекистан, Украины и Эстонской Республики.

По пункту 15 повестки дня

Совещание Министров постановило принять ориентировочно следующие вопросы для включения в предварительную повестку дня XXVI сессии Совещания Министров:

1. Отчет о деятельности ОСЖД за 1997 г.
2. Отчет Ревизионной Комиссии за 1997 г.
3. Железнодорожный транспорт в аспекте окружающей среды.
4. О результатах разработок комплексных мер по улучшению организации международных перевозок по транспортным коридорам.
5. О проекте “Соглашения об использовании крупнотоннажных контейнеров стран членов ОСЖД в международном сообщении”.
6. О программе работ ОСЖД на 1999 и последующие годы.

7. О состоянии дел по "Соглашению об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении "Европа-Азия".

8. Бюджет Комитета ОСЖД (окончательный на 1998 и предварительный на 1999 г.).

9. О дальнейшем совершенствовании деятельности ОСЖД.

10. О "Методике ротации руководящих должностей Комитета ОСЖД, должностей председателей Комиссий и распределении мест специалистов в Комитете ОСЖД".

11. О назначении руководства Комитета и распределении мест председателей и специалистов Комитета.

12. О проекте предварительной повестки дня, дате и месте проведения XXVII сессии Совещания Министров.

Совещание Министров с благодарностью приняло приглашение начальника Белорусской железной дороги - члена Совещания Министров от Республики Беларусь и решило провести XXVI сессию Совещания Министров в июне 1998 г. в Минске.

К настоящему протоколу прилагается протокол дневных заседаний сессии (приложение Б).

Совещание утвердило текст сообщения для печати о XXV сессии Совещания Министров (приложение В).

Настоящий протокол составлен на китайском и русском языках и подписан в г. Ташкенте 6 июня 1997 года.

Члены Совещания Министров:

По уполномочию начальника
Азербайджанской Государственной
железной дороги Центрального
государственного органа, ведающего
железнодорожным транспортом
Азербайджанской Республики



Панахов Муса

По уполномочию начальника
Белорусской железной дороги -
Центрального Государственного органа,
ведающего железнодорожным
транспортом Республики Беларусь



Ринг Владимир

По уполномочию Министра
транспорта Республики Болгария



Дунчев Владимир

По уполномочию члена Совещания
Министров от Венгерской
Республики (АО МАВ)



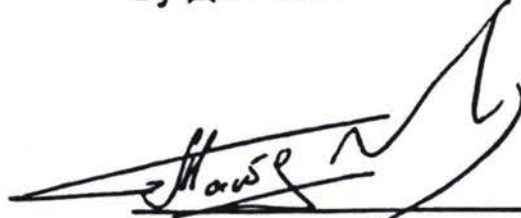
Кукели Мартон

По уполномочию Министра
транспорта и коммуникации
Социалистической Республики
Вьетнам



Ву Дык Лан

По уполномочию Министра
транспорта Республики Грузия



Татунашвили Гурам

Министр транспорта и
коммуникаций Республики
Казахстан



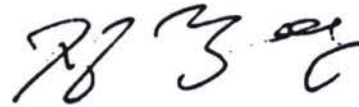
Лавриненко Юрий

По уполномочию Министра
железных дорог Китайской
Народной Республики



Чжан Чженчин

По уполномочию Министра
железных дорог Корейской Народно-
Демократической Республики



Тян Док Ен

По уполномочию Министра
транспорта Кыргызской Республики



Райимкулов Кыдык

По уполномочию Министра
сообщения Латвийской Республики


Коношевич Александр

По уполномочию Министра
путей сообщения
Литовской Республики


Градаускас Римвидас

По уполномочию Министра
транспорта и дорожного хозяйства
Республики Молдова


Унту Ион

По уполномочию Министра
развития инфраструктуры
Монголии


Батсайхан Эндонгийн

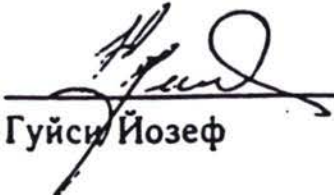
По уполномочию Министра
транспорта и морского хозяйства
Республики Польша


Шозда Тадеуш

По уполномочию Министра путей
сообщения Российской Федерации


Поддавашкин Эдуард

По уполномочию Министра
транспорта, почты и телекоммуникации
Словацкой Республики



Гуйси Йозеф

Начальник Таджикской железной
дороги - Центрального
государственного органа, ведающего
железнодорожным транспортом
Республики Таджикистан



Хабибов Мухаммад

По уполномочию Начальника
Управления Туркменской
железной дороги - Центрального
государственного органа, ведающего
железнодорожным транспортом
Туркменистана



Непесов Аманмурад

Председатель Государственно-
акционерной железной дороге
компания "Узбекские железные
дороги" - Центрального
Государственного органа,
ведающего железнодорожным
транспортом Республики
Узбекистан



Эрметов Нормат

Первый заместитель Министра
транспорта Украины - Генеральный
директор "Укрзалізниця"



Слободян Анатолий

По уполномочию Министра
транспорта и связи
Чешской Республики



Сосна Владимир

По уполномочию Министра
транспорта и связи
Эстонской Республики



Вярк Юрий

Список

участников XXV сессии Совещания Министров ОСЖД

(Ташкент, Республика Узбекистан,
3 - 6 июня 1997 г.)

Председатель сессии

Эрметов Нормат

- Председатель Государственно-акционерной железнодорожной компании "Узбекские железные дороги" - Центрального Государственного органа, ведающего железнодорожным транспортом Республики Узбекистан

Азербайджанская Республика

Панахов Муса

- заместитель начальника Азербайджанской Государственной железной дороги - Центрального Государственного органа, ведающего железнодорожным транспортом Азербайджанской Республики

Зейналов Рафик

- начальник службы внешних связей Азербайджанской Государственной железной дороги АЗ

Республика Беларусь

Ринг Владимир

- заместитель начальника
Белорусской железной дороги
Центрального Государственного
органа, ведающего железнодорож-
ным транспортом Республики
Беларусь

Казей Дмитрий

- начальник службы ревизии и
контроля Белорусской железной
дороги БЧ.

Шпак Николай

- член Комитета ОСЖД

Республика Болгария

Дунчев Владимир

- заместитель Генерального директора
Национальной компании
Болгарских Государственных
железных дорог НК БДЖ

Цветкова Светла

- руководитель сектора отдела
международных связей НК БДЖ

Венгерская Республика

Кукели Мартон

- Директор грузовых перевозок
Акционерного общества
Венгерских Государственных
железных дорог АО МАВ

Социалистическая Республика Вьетнам

Бу Дык Лан

- заместитель Генерального
директора Вьетнамских железных
дорог ДСВН

Чан Бау

- заместитель начальника
Управления международных связей,
науки и технологий ДСВН

Республика Грузия

Татунашвили Гурам

- заместитель Министра транспорта

Векуа Шалва

- экономический советник
Начальника Грузинской
железной дороги ГР

Республика Казахстан

Лавриненко Юрий

- Министр транспорта и
коммуникаций

Калиев Еркин

- Генеральный директор Республи-
канского государственного
предприятия "Казахские
железные дороги" КЗХ

Джумабаев Марат

- член Комитета ОСЖД

Китайская Народная Республика

Чжан Чженчин

- главный распорядитель
по эксплуатации Министерства
железных дорог

Чай Пуань

- заместитель директора
Департамента сотрудничества
с заграницей Министерства
железных дорог

Гао Шусинь

- начальник первого отдела Департамента сотрудничества с заграницей Министерства железных дорог

Ван Ляньбинь

- заместитель начальника первого отдела Департамента сотрудничества с заграницей Министерства железных дорог

Корейская Народно-Демократическая Республика

Тян Док Ен

- заместитель Министра железных дорог

Тян Бен Сон

- начальник Управления международных сообщений Министерства железных дорог

Ли Ик Сун

- член Комитета ОСЖД

Ким Чун Сам

- эксперт Управления международных сообщений Министерства железных дорог

Кыргызская Республика

Райимкулов Кыдык

- заместитель Министра транспорта

Хасанов Рафаиль

- ведущий специалист внешних связей Управления Кыргызской железной дороги КРГ

Латвийская Республики

Коношевич Александр

- заместитель Государственного секретаря Министерства сообщения

Рачко Янис

- коммерческий директор
Латвийской железной дороги
ГАО ЛДЗ

Литовская Республика

Градаускас Римвидас

- вице-Министр путей сообщения

Вилейкис Альгирдас

- директор Департамента внешних
отношений Министерства путей
сообщения

Арлаускас Виргилиус

- директор по проведению и
управлению имуществом
Литовских железных дорог
АОСН ЛГ

Песликас Стасис

- начальник службы железнодорож-
ной политики и международных
связей АОСН ЛГ

Республика Молдова

Унту Ион

- Министр-советник Посольства
Республики Молдова
в Республике Узбекистан

Монголия

Батсайхан Ендонгийн

- заместитель начальника
Улаанбаатарской железной дороги
МТЗ

Бадамсэд Очирын

- начальник отдела международных
сообщений МТЗ

Республика Польша

- Шозда Тадеуш - заместитель Министра транспорта и морского хозяйства
- Велондек Адам - Председатель Совета Польских Государственных железных дорог ПКП
- Вардаль Мария - заведующий отделом международных сношений в железнодорожном Департаменте Министерства транспорта и морского хозяйства
- Павляк Анджей - главный специалист в Бюро сотрудничества с границей Генеральной дирекции ПКП

Российская Федерация

- Поддавашкин Эдуард - заместитель Министра путей сообщения
- Фереферов Юрий - заместитель начальника Управления внешних связей Министерства путей сообщения
- Кочеткова Лариса - первый заместитель Председателя Валютно-тарифного комитета при Министерстве путей сообщения
- Степанов Геннадий - заместитель начальника Управления Министерства транспорта

Словацкая Республика

Гуйси Йозеф

- Верхний директор секции железнодорожного транспорта Министерства транспорта, почты и телекоммуникации

Галович Йозеф

- заведующий отделом железнодорожного транспорта Министерства транспорта, почты и телекоммуникации

Фазик Йозеф

- Директор отдела международных отношений Генеральной дирекции железных дорог Словацкой Республики

Республика Таджикистан

Хабибов Мухаммад

- Начальник Таджикской железной дороги ТДЖ

Шовалиев Музаффар

- заместитель начальника ТДЖ

Шарапов Хаёт

- помощник начальника дороги ТДЖ

Туркменистан

Непесов Аманмурад

- главный инженер Управления Туркменской железной дороги - Центрального Государственного органа, ведающего железнодорожным транспортом Туркменистана

Республика Узбекистан

- Эрметов Нормат
- Председатель Государственно-акционерной железнодорожной компании "Узбекские железные дороги" - Центрального Государственного органа, ведающего железнодорожным транспортом Республики Узбекистан
- Юсупов Баходир
- Первый заместитель Председателя Государственно-акционерной железнодорожной компании "Узбекские железные дороги" УТИ
- Данаев Анвар
- заместитель Председателя Государственно-акционерной железнодорожной компании "Узбекские железные дороги" УТИ
- Давидович Валерий
- начальник службы международных отношений Государственно-акционерной железнодорожной компании "Узбекские железные дороги" УТИ

Украина

- Слободян Анатолий
- первый заместитель Министра транспорта Украины - Генеральный директор "Укрзалізниця"
- Юрченко Александр
- начальник Управления внешних связей "Укрзалізниця"
- Габа Василий
- директор транспортно-экспедиционной компании "Интертранс"

Чешская Республика

- Сосна Владимир - Генеральный директор Чешских железных дорог ЧД
- Гавличек Иржи - директор международного отдела Генеральной дирекции ЧД
- Сыроваткова Юлия - заместитель директора международного отдела Генеральной дирекции ЧД
- Ржезач Павел - ассистент Генерального директора по международным сношениям ЧД
- Штайнер Карель - заместитель директора отдела транспортной политики и международных отношений Министерства транспорта и связи

Эстонская Республика

- Вярк Юрий - начальник отдела железнодорожного транспорта Министерства транспорта и связи
- Лыокене Рейн - начальник отдела внешних связей ГП "Эстонская железная дорога" ЭВР

Наблюдатели в ОСЖД

АО Немецкие железные дороги (АО ДБ)

- Зайлер Харальд - представитель Немецких железных дорог АО ДБ при Комитете ОСЖД

Приглашенные на XXV сессию Совещания Министров

Исламская Республика Иран

- | | |
|-------------------|---|
| Акбар Торкан | - Министр шоссейных дорог и транспорта |
| Садех Афшар | - заместитель Министра шоссейных дорог и транспорта и управляющий директор железных дорог Ирана (РАИ) |
| Мохаммад Азизи | - Генеральный директор Департамента внешних сношений Министерства шоссейных дорог и транспорта |
| Али Асгар Муссави | - Генеральный директор железных дорог по маркетингу |
| Покойин Мухсин | - посол Исламской Республики Иран в Узбекистане |
| Техрани Бахром | - Первый секретарь Посольства Исламской Республики Иран в Узбекистане |
| Бахтикиян Джавад | - Секретарь посольства Исламской Республики Иран в Узбекистане |
| Али Акбар Фарнуш | - переводчик |
| Хассан Амирян | - эксперт |

Экономическая и социальная Комиссия ООН
для Азии и Тихого Океана (ЭСКАТО)

Тимофеев Владимир - руководитель секции наземного транспорта отдела транспорта, связи и туризма ЭСКАТО

Дирекция Совета по железнодорожному транспорту СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии

Сиденко Анатолий - Председатель Дирекции

Международный союз железных дорог (МСЖД)

Качмарек Тадеуш - директор, ответственный за связи с ОСЖД, СНГ и Балтийскими странами

Комитет Организации сотрудничества железных дорог

Голашевски Анджей - Председатель Комитета ОСЖД, член Комитета ОСЖД

Цзи Юйшу - зам.Председателя Комитета ОСЖД, член Комитета ОСЖД, Председатель II Комиссии

Корячкин Анатолий - зам.Председателя Комитета ОСЖД, член Комитета ОСЖД

Хован Растислав - Секретарь Комитета, член Комитета

Шомоди Кальман - член Комитета, Председатель I Комиссии

Сапунджиев Георги - член Комитета, Председатель IV Комиссии

Абдуллаев Аскар - член Комитета ОСЖД

Коваль Иван	- член Комитета ОСЖД
Рибулис Эвалдс	- член Комитета ОСЖД
Глonti Анзор	- главный редактор "Бюллетеня ОСЖД"
Хуан Фуи	- редактор
Яблоньска Мария	- юрист
Олейник Ядвига	- начальник канцелярии
Бураковска Сильвия	- главный бухгалтер
Шпилевой Анатолий	- переводчик
Мацепуро Александр	- переводчик
Мешка Ханна	- переводчик
Ли Чжаочжун	- переводчик
Ли Деминь	- переводчик
Чжу Хайфен	- переводчик
Ван Фан	- переводчик
Фу Шумэй	- машинистка
Хун Мэй	- машинистка
Подьяблонская Людмила	- машинистка
Пышкова Татьяна	- машинистка



ПРИВЕТСТВЕННОЕ ПОСЛАНИЕ
участникам XXV сессии Совещания Министров
Организации сотрудничества железных дорог

Уважаемые участники Сессии!

Сердечно приветствую Вас в столице Узбекистана - городе Ташкенте.

Хорошо известно, что Организация сотрудничества железных дорог вносит весомый вклад в развитие и совершенствование железнодорожного сообщения стран Европы и Азии. Уверен, что разработка и освоение новых маршрутов, обеспечивающих выход на мировые коммуникации, отвечают долгосрочным интересам всех государств. В этой связи актуальное значение приобретают вопросы, вынесенные на обсуждение сессии Совещания Министров.

Ваша юбилейная XXV сессия проходит в Узбекистане, занимающего важное геостратегическое положение. Через территорию Узбекистана еще в древности пролегал Великий шелковый путь, связывающий Восток и Запад. Здесь сходились торговые пути, шел интенсивный процесс внешних контактов и взаимного обогащения различных культур.

В настоящее время железнодорожный транспорт, занимая одно из ведущих мест в экономике нашей республики, обеспечивает значительную часть суммарного грузооборота всех видов транспорта общего пользования. Существующая сеть железнодорожных коммуникаций Узбекистана не только открывает широкий доступ к основным источникам природных и минерально-сырьевых ресурсов нашего богатого края, но и позволяет выйти на международные транспортные системы. Здесь сегодня пересекаются пути, ведущие из Европы и Ближнего Востока в Азиатско-Тихоокеанский регион.

Убежден, что эффективное взаимодействие государств в рамках Организации сотрудничества железных дорог будет несомненно способствовать углублению интеграционных процессов, экономическому прогрессу и росту благосостояния народов всех стран.

Желаю участникам юбилейной Сессии плодотворной работы.



Ислам Каримов
Президент Республики Узбекистан

**Выступление Первого Заместителя
Премьер-министра Республики
Узбекистан на открытии XXV сессии
Совещания Министров транспорта ОСЖД**

Уважаемые делегаты!

Дорогие гости!

Дамы и господа!

Разрешите приветствовать от имени Правительства Узбекистана на узбекской земле участников XXV сессии Совещания Министров транспорта стран, входящих в Организацию сотрудничества железных дорог.

Современные Узбекские железные дороги расположены на пересечении древних торговых путей, исторически служивших средствами коммуникации между Европой и Азией. Великий шелковый путь, некогда соединявший народы Европы и Азии, в свое время выполнял прогрессивную роль развития связей между государствами, являлся связующим звеном в деле сближения народов.

За годы независимости в республике созданы и получили значительное развитие топливно-энергетическая, нефтедобывающая и нефтеперерабатывающая и другие виды промышленности, и такая пока единственная в Центральноазиатском регионе отрасль, как автомобилестроение.

Узбекистан в настоящее время занимает четвертое место в мире по производству хлопка — сырца, входит в первую десятку стран, добывающих золото. Республика добилась независимости от иностранных поставщиков зерна и нефтепродуктов. Избранная государством модель развития и реформирования народного хозяйства позволила республике сохранить стабильность в экономике и в обществе.

Коренные изменения в общественно — политической и экономической жизни страны, произошедшие за последние годы, существенным образом коснулись и железных дорог Узбекистана. Еще в 1994 году начато акционирование отдельных вспомогательных структур железнодорожного транспорта республики. Однако интересы страны и экономическая целесообразность предопределили развитие его основных элементов со статусом государственных железных дорог.

Железнодорожный транспорт Республики Узбекистан сейчас испытывает определенные трудности, связанные с переходом отрасли к работе в рыночных отношениях. В настоящее время за счет бюджетных средств производится финансирование строительства двух новых железнодорожных линий общей протяженностью 466 километров. Таких объемов строительства новых линий в Узбекистане не было уже более тридцати лет.

Правительство Республики Узбекистан и далее намечает обеспечивать необходимую поддержку железным дорогам Узбекистана с тем, чтобы они могли занять свое достойное место среди железных дорог развитых стран мира.

Президент Республики Узбекистан Ислам Абдуганиевич Каримов, уделяя достойное внимание этому форуму, направляет свое приветствие участникам Сессии.

Разрешите мне зачитать его.

(зачитывается приветствие Президента).

Уважаемые участники и гости.

Повесткой дня Сессии предусмотрено рассмотрение важных вопросов взаимодействия и совершенствования деятельности по обеспечению железнодорожных перевозок между Европой и Азией. Со своей стороны мы приложим все усилия и постараемся создать соответствующие условия, чтобы все намеченные планы совместной работы были успешно реализованы

Разрешите еще раз пожелать участникам Сессии успешной работы и выразить уверенность, что она пройдет в теплой, конструктивной обстановке и послужит еще одним основополагающим элементом фундамента стратегии деятельности железнодорожного транспорта XXI века.

Уважаемые дамы и господа!

Разрешите от имени восьмидесятитысячного коллектива железнодорожников Государственно-акционерной железнодорожной компании "Узбекские железные дороги" сердечно приветствовать высокий кворум на древней гостеприимной Узбекской земле.

Для железнодорожников Узбекистана выпала высокая честь быть организатором проведения юбилейной - 25 Сессии Совещания Министров ОСЖД. Разрешите заверить присутствующих, что наша компания приложит все силы для того, чтобы Сессия прошла в теплой, дружественной обстановке.

Многие из присутствующих впервые находятся в Узбекистане и практически только по материалам прессы знают о нашей магистрали. Разрешите в своем коротком выступлении кратко рассказать о дороге, о ее истории и современности, о наших планах на будущее.

Территориально современные Узбекские железные дороги расположены на пересечении древних торговых путей, издревна служивших средствами коммуникации между Европой и Азией. Великий шелковый путь, некогда соединявший народы Европы и Азии, в свое время выполнял прогрессивную роль развития связей между государствами, являлся связующим звеном в деле объединения народов.

В нашей республике грузооборот железнодорожного транспорта составляет около 90 процентов от общего грузооборота всех видов транспорта общего пользования, включая автомобильный, авиационный и трубопроводный. Ежедневно компания обеспечивает погрузку 120 -130 тысяч тонн грузов, выгрузку 2 - 2,5 тысяч вагонов.

Государственно - акционерная железнодорожная компания «Узбекистон темир йуллари» - «Узбекские железные дороги» образована 7 ноября 1994 года на базе участков бывшей Среднеазиатской железной дороги, расположенных на территории Республики Узбекистан. На нашей магистрали трудятся работники более 50 национальностей и народностей, общая численность тружеников магистрали составляет более 80 тысяч человек.

История железной дороги Республики Узбекистан начинается с 1874 года, когда было принято решение начинать ее строительство от восточного побережья Каспийского моря. К строительству Закаспийской железной дороги приступили в ноябре 1880 года и в 1899 году магистраль была сооружена до Ташкента.

В январе 1906 года было завершено строительство железной дороги Ташкент-Оренбург, которая открыла для Средней Азии прямой выход в Центральную Россию.

В настоящее время развернутая длина главных путей компании составляет около 4300 километров. В составе компании 246 станций, в том числе 4 - сортировочных, 2 - пассажирских, 11 - участковых и 80 - грузовых, открыто для приема и выдачи грузов 179 станций. 226 станций оборудованы

электрической централизацией стрелок и сигналов. 780 километров участков компании оборудовано диспетчерской централизацией и 1618 километров автоблокировкой, электрифицировано почти 500 километров. Имеющиеся резервы провозной и пропускной способности компании при необходимости позволяют увеличить объемы перевозок в несколько раз.

Управление движением поездов производится из Единого диспетчерского центра, который был создан в числе первых среди стран СНГ. В работе Единого диспетчерского центра широко используются данные автоматизированной системы оперативного управления перевозками (АСОУП), рабочие места поездных диспетчеров оснащены компьютерными терминалами. Современные средства вычислительной техники используются также в качестве диспетчерской централизации для отображения положения парков и путей станций, перегонов, диспетчерского участка, для управления сигналами и стрелками при организации пропуска поездов для ведения графика исполненного движения. Автоматизированная система управления перевозочным процессом внедрена на всех сортировочных и ряде участковых станций магистрали.

В компании продолжается внедрение автоматизированной системы продажи билетов "Экспресс-2". В настоящее время уже задействовано более 120 терминалов этой системы и в ближайшей перспективе эта прогрессивная техника будет установлена на всех вокзалах магистрали.

В структуру локомотивного хозяйства компании входят 10 тепловозных и одно электровозное депо. Компания в основном эксплуатирует тепловозы серии 2ТЭ10М, Л, В, 3ТЭ10М, ЧМЭ-3, ТЭМ2 и электровозы серии ВЛ60К, 2ВЛ60К, 2ВЛ80С, 3ВЛ80С.

Локомотивные депо компании обеспечивают производство всех видов деповского ремонта тепловозов и электровозов. Кроме того в электровозном депо "Узбекистан" освоено производство капитального ремонта электровозов первого объема, который ранее производился исключительно за пределами Узбекистана.

Вагонное хозяйство компании включает в себя 2 пассажирских и 9 грузовых вагонных депо. За последние 5 лет в компании освоен капитальный ремонт грузовых и пассажирских вагонов приписного парка, ранее производившийся в других республиках бывшего СССР.

В 1995 году в рефрижераторном депо "Сырдарьинская" введены в эксплуатацию вагоноколесные мастерские с годовой программой формирования до 20 тысяч новых колесных пар, что позволяет не только полностью обеспечить потребность дороги в колесных парах, а также и выпускать их и для соседних стран Содружества.

За последние годы на двух заводах производственного объединения "Узжелдорремаш" организовано производство порядка 400 наименований запасных частей для локомотивов, пассажирских и грузовых вагонов, компания обеспечивает производство ежегодно более 200 тысяч шпал.

Компания имеет значительные мощности по организации капитального ремонта грузового подвижного состава на Андижанском ремонтно-

механическом заводе, превышающие потребности нашей магистрали более чем в два раза. В Ташкенте, на базе дирекции по ремонту и обслуживанию пассажирских вагонов ведется строительство завода по капитальному ремонту пассажирских вагонов. С выходом на проектную мощность этого завода компания полностью удовлетворит свои потребности в производстве плановых видов ремонта пассажирских вагонов и сможет оказывать услуги в этом виде работ другим дорогам. Для строительства этого завода Фонд зарубежного экономического сотрудничества Японии выделил компании кредит в размере 61 миллион долларов США.

Одновременно со строительством завода уже производится капитальный ремонт пассажирских вагонов в существующих цехах дирекции. Так в 1996 году капитально отремонтировано 167 пассажирских вагонов.

В 1971 году началась электрификация пригородных линий Ташкентского узла на постоянном токе, а с 1990 года грузовые и пассажирские перевозки осуществляются электровозами переменного тока. Правительство Республики Узбекистан уделяет большое внимание развитию железнодорожного транспорта. Осуществление генерального плана электрификации дороги объявлено республиканской целевой программой. Перспективными планами предусмотрен перевод на электрическую тягу практически всего главного хода магистрали.

В целях комплексного освоения новых месторождений полезных ископаемых, улучшения транспортного обеспечения в железнодорожных перевозках и формирования единой железнодорожной сети Республики Узбекистан осуществляется строительство двух новых железнодорожных линий: первой - Учкудук-Нукус с одновременной реконструкцией путей от Навои до Учкудука и второй - Гузар-Бойсун-Кумкурбан. Новая линия Учкудук - Нукус общей протяженностью 342 километра имеет сметную стоимость около одного миллиарда долларов США и пройдет по территориям, являющимся продолжением Уральской горной цепи и обладающей значительными запасами полезных ископаемых - золота, полиметаллических руд, газа, урана, мрамора и других. Протяженность второй новой линии Гузар-Кумкурбан составляет 124 километра. Эта линия также проходит в местах, богатых полезными ископаемыми - уголь, полиметаллические руды, высококачественный мрамор и гранит. Стоимость этой линии около 1,2 миллиарда долларов США. Обе стройки инвестируются за счет бюджетных средств. Скорый ввод в число действующих новых линий позволит помимо создания единой сети железных дорог Республики Узбекистан дать импульс к развитию в малообжитых районах современной горнодобывающей и перерабатывающей промышленности, значительно сократит расстояние пробега поездов, даст новые рабочие места местному населению. Строительство новых линий также объявлено целевой Государственной программой.

В число приоритетных инвестиционных проектов, которые мы планируем осуществлять до 2007 года на главных направлениях компании входят: усиление каналов связи с применением волоконно-оптических линий, закупка нового подвижного состава - электровозов и вагонов и модернизация существующего, строительство новых железнодорожных линий, реализацию проектов повышения скоростей движения поездов за счет применения новых

технологий и материалов пути, организацию выпуска на заводах компании материалов для верхнего строения пути, запасных частей, строительство новых производственных мощностей для ремонта пассажирского подвижного состава и его строительства, реализацию проектов организации капитального ремонта пути с приобретением новых тяжелых путевых машин и другие.

По своему географическому положению железные дороги компании является основным связующим звеном оси Восток - Запад. Это звено имеет особое значение в обеспечении транспортных связей между Китаем, Кореей и Японией с Ираном, Турцией и Юго-Западной Европой. Железные дороги Республики Узбекистан входят в состав ряда международных транспортных коридоров.

13 мая 1996 года в городе Серахсе президенты четырех государств - Республики Узбекистан, Грузии, Азербайджанской Республики и Туркменистана подписали договор о координации деятельности железнодорожного транспорта. Основные положения этого договора направлены на задействование нового транспортного коридора для перевозки грузов железнодорожным транспортом из нашей Республики в страны Европы по маршруту - Бухара- Фараб - Туркменбаши - Баку - Потти, а также в обратном направлении. В настоящее время при перевозке грузов Узбекистана в Европу расстояние перевозок от Ташкента до порта Потти составляет всего три тысячи километров, тогда как по ранее широко используемым маршрутам, например до порта Ильичевск, это расстояние было уже на 1100 километров больше.

В соответствии с поручением правительств железнодорожные администрации государств Средней Азии и Закавказья и Каспийского пароходства 22 июня 1996 года в городе Баку заключили соглашение об организации перевозочной работы на этом участке, в котором определен порядок обеспечения безопасности движения поездов, пропуска вагонов с просроченным сроком ремонта, предоставления преимущественного права приема к перевозке грузов государств, подписавших Соглашение, и возврат вагонов после выгрузки при планировании перевозок грузов железнодорожным транспортом через паромную переправу Туркменбаши - Баку и обратно, и самое главное - на всем протяжении транспортного коридора действуют 50-процентные скидки с Международного транзитного тарифа (МТТ), в дополнение к которым страны - участницы перевозочного процесса согласились установить дополнительные 50-процентные скидки. Кроме того, действуют льготные тарифы на обработку грузов в портах, правительства государств-перевозчиков гарантируют сохранность и безопасность перевозки грузов по своим территориям. С вводом в строй новой линии Теджен-Серахс в Туркменистане наша магистраль вошла в состав нового железнодорожного транспортного коридора, обеспечивающего кратчайший выход к Персидскому заливу.

Возможности этого коридора вызывают естественный повышенный интерес предпринимателей Европы, Азии и других стран региона и его дальнейшая деятельность будет только расширяться. Мы начали массовые перевозки во втором полугодии 1996 года, которые в ближайшем будущем

будут значительно расширяться при увеличении провозной и пропускной способности по всей протяженности магистрали.

Мы хорошо понимаем, что без увеличения пропускной способности, реконструкции и модернизации существующих железнодорожных линий железнодорожный транспорт Узбекистана будет испытывать существенные затруднения в стабильном обеспечении перевозок резко возрастающих грузопотоков по транспортным коридорам. В этих целях Узбекские железные дороги последовательно решают вопросы инвестиций в развитие перевозочных мощностей.

В составе компании имеется институт инженеров железнодорожного транспорта, три техникума, медицинское училище, дорожная техническая школа, 86 детских дошкольных учреждений и 35 школ. Во всех учреждениях народного образования ежегодно обучается более 30 тысяч человек. На нашей магистрали существует развитая система учреждений здравоохранения, по ряду параметров и технической оснащенности превосходящая аналогичные учреждения Министерства здравоохранения Республики Узбекистан.

Одним из основных путей обеспечения предприятий компании высококвалифицированными специалистами - повышение квалификации работников. Мы направляем специалистов на стажировку на предприятия России, Германии, Великобритании, наши работники повышали свою квалификацию в Университете мировой экономики и дипломатии. При Ташкентском институте инженеров железнодорожного транспорта функционирует факультет повышения квалификации, который ежегодно заканчивает более 500 специалистов транспорта.

Конечно, в современных условиях перехода к рынку перед Узбекскими железными дорогами стоит немало проблем, однако на многочисленных предприятиях компании скрыт могучий экономический потенциал. Это вселяет надежду в то, что в недалеком будущем наша магистраль займет свое достойное место в ряду железных дорог развитых стран мира.

Разрешите в заключение еще раз пожелать присутствующим плодотворной работы. Уверен, что результаты Сессии послужат укреплению взаимовыгодных связей железных дорог, дальнейшему развитию железнодорожного транспорта наших стран.

Благодарю за внимание.



铁 路 合 作 组 织

ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

XXV сессия
Совещания Министров ОСЖД
Ташкент, 3-6 июня 1997 г.

Пункт 2 предварительной повестки дня

ОТЧЕТ

Ревизионной Комиссии ОСЖД

О Т Ч Ё Т

Ревизионной комиссии ОСЖД для XXV сессии Совещания Министров

В соответствии с решением XXII сессии Совещания Министров ОСЖД (пункт 8) Ревизионная комиссия ОСЖД работала в составе представителей членов ОСЖД от Республики Беларусь, Азербайджанской Республики. Представитель железных дорог Венгерской Республики для работы в составе комиссии не прибыл. Это очень уплотнило график работы Ревизионной комиссии, который был и без того крайне плотным.

В соответствии с Порядком работы Ревизионной комиссии ОСЖД (пункт 3 статьи 1) председателем комиссии был избран представитель члена ОСЖД от Республики Беларусь - Дмитрий Казей.

Работа Ревизионной комиссии проводилась на основе статьи VIII Положения об ОСЖД и Порядка работы Ревизионной комиссии, утвержденного XXI сессией Совещания Министров.

Ревизионная комиссия провела проверку финансовой деятельности Комитета ОСЖД за 1996 год на своем заседании, состоявшемся в Варшаве с 3 по 6 марта 1997 года.

Ревизионная комиссия установила и констатирует:

1. Запланированные доходы на 1996 г. в размере 4.807.314,39 польских злотых (далее злотых) выполнены в размере 4.797.335,47 злотых, что составляет 99,8% к плану.

Невыполнение плана доходов связано с задолженностью отдельных железных дорог по уплате членских взносов.

Общая сумма этой задолженности за 1996 год составила 191.898,06 злотых или 90.033,81 швейцарских франков.

Анализируя бюджетные поступления, Ревизионная комиссия отмечает значительную работу Комитета ОСЖД по привлечению внебюджетных поступлений и прочих доходов.

По данной статье доходов, которая была запланирована в сумме 297.670,35 злотых, исполнение составило 481.636,54 злотых, т.е. превысили 61,8% к плану.

2. Запланированные расходы на 1996 год в размере 4.807.314,39 злотых исполнены в размере 4.549.502,31 злотых, т.е. составили к плану 94,6%. Выполнение бюджета по отдельным счетам статьи "Расходы" характеризуются следующими показателями:

- расходы на личный состав	-	99,7%
- хозяйственные расходы	-	105,4%
- издательские расходы	-	95,1%
- капиталовложения	-	76,0%
- расходы, связанные с поездкой сотрудников Комитета на сессию Совещания Министров и заседания Конференций Генеральных директоров	-	89,6%

Оставшиеся неиспользованные средства по состоянию на 31.12.1996 г. составили 439.731,11 злотых.

3. Ревизионная комиссия проверила остаток денежных средств в кассе Комитета ОСЖД и произвела выборочный контроль наличия основных средств и малоценного инвентаря.

Наличие денежных средств в кассе Комитета соответствует финансовым документам. Выборочной проверкой наличия основных средств и малоценного инвентаря расхождения с учетом по документам не установлено.

4. Ревизионная комиссия подтверждает правильность баланса за 1996 год и отмечает соблюдение финансовой дисциплины.

5. Предложения и рекомендации, более подробный анализ статей доходов и расходов в Комитете ОСЖД Ревизионная комиссия изложила в протоколе своего заседания.

6. На заседании Комитета ОСЖД, прошедшем 7 марта 1997 г., председатель Ревизионной комиссии г-н Дмитрий Казей представил информацию о результатах проверки финансовой деятельности Комитета ОСЖД за 1996 год.

7. Ревизионная комиссия поручила её председателю обратиться к XXV сессии Совещания Министров ОСЖД с предложением рассмотреть отдельно вопрос о неуплате членских взносов и предлагает выступить с обращением к администрациям железных

дорог, которые имеют задолженность по уплате членских взносов за 1995-1996 и I-ый квартал 1997 года погасить её в третьем квартале 1997 года.

8. Протокол ревизии направлен членам Сопещения Министров ОСЖД председателем Ревизионной комиссии письмом от 7 марта 1997 года.

С уважением,



Председатель Ревизионной
комиссии ОСЖД

Д. Казей

Гурам Татунашвили -
заместитель Министра
транспорта Грузии

Уважаемый г-н Председатель!
Уважаемые дамы и господа, коллеги!

Функции транзитных перевозок с Востока на Запад и наоборот призваны надлежащим образом выполнить все виды транспорта, однако не секрет, что важнейшая роль среди них ложится на железные дороги. Общеизвестно как отлаженная и скоординированная работа железных дорог отражается на функционировании экономики в целом, но на этот раз железным дорогам наших стран приходится выступать и хребтом коридора ТРАСЕКА. Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия, о создании которого при поддержке Евросоюза договорились 8 государств (5 - Центрально-азиатских, 3 - Закавказских), в настоящее время к нему присоединилась Монголия и Украина. Заявила желание присоединиться и Болгария.

В чем она привлекательна? Почему Евросоюз так щедро финансирует многочисленные проекты в рамках этой программы?

Часть из этих работ уже завершены и внедрены. Примером может служить Закавказский контейнерный логистик-экспресс, который начал движение в ноябре прошлого года по маршруту Потти-Баку. Тариф перевозок для 20-тонных груженых контейнеров составил 311 USD, что на 50% ниже действующего тарифа и на 25% ниже тарифа на повагонные перевозки. Предполагается создание такого же логистик-экспресса по маршруту Потти-Ереван и Туркменбаши-Ташкент. Кроме того проводится ряд практических мер по созданию коридора и его интеграции с Панъевропейскими транспортными коридорами:

- заключен договор между Грузией, Азербайджанской Республикой, Туркменистаном и Узбекской Республикой о координации деятельности железнодорожного транспорта, предусматривающий льготные тарифы в размере 50% от действующих при транзитных перевозках грузов, а также трехстороннее соглашение между Украиной, Азербайджаном и Грузией по созданию и функционированию Евроазиатского коридора в рамках ТРАСЕКА. Кроме сказанного, здесь важную роль будет играть железнодорожный проект Карс-Тбилиси, соединяющий Грузию с Турцией.

ТРАСЕКА уже заработала. По ней осуществляются перевозки таких стратегических грузов, какими являются каспийская нефть, нефтепродукты Туркменистана, узбекский хлопок, зерно и другие;

созданы и функционируют регулярные Ро-Ро линии Поти-Варна, Поти-Бургас, Поти-Ильичевск, в ближайшем откроется Поти-Новороссийск;

- действуют контейнерные фидерные линии Поти-Пирей, Поти-Джево-Тару, Поти-Стамбул;

- строится зерновой терминал мощностью 1500 тыс. тонн в год, контейнерный терминал на 200 тыс. штук в году, крупные складские помещения в порту Поти.

Пропускная способность коридора в сегодняшнем положении, т.е. без учета планируемых и выполняемых работ по реконструкции, характеризуется следующими данными:

- порт Поти - производительность до 7 млн. тонн в год, в том числе до 1 млн. тонн нефтепродукты, 30000 TEU контейнеров;

- порт Батуми - производительность до 8 млн. тонн в год, в том числе до 5,5 млн. тонн нефть и нефтепродукты;

- железнодорожная магистраль Поти-Баку - 14 пар поездов в сутки, что соответствует 10 млн. тонн в год в каждом направлении: всего 20 млн. тонн в год.

Планируемая и уже начатая реконструкция грузинских портов и реабилитация железной дороги позволит довести производительность портов до 25 млн. тонн в год в первом этапе и 40 млн. тонн во втором этапе. Пропускная способность железной дороги - до 20 млн. тонн в год в каждом направлении, т.е. 40 млн. тонн в год.

Это же не достаточно, тогда в чем еще она привлекательна?

Прежде всего расстоянием. Это самый короткий путь от региона центральной Азии до центра Европы.

Отвечает или нет этот транспортный маршрут современным техническим требованиям? Конечно нет. Так почему же так настойчиво пропагандируется этот маршрут Евросоюзом и заинтересованными государствами? Думается здесь ответ простой. Потому, что расстояние и время, имеющие главенствующее значение для развития торговли и транспортных потоков, изменить нельзя, а реконструировать на нужный лад транспортные коммуникации и приблизить их к международным стандартам при сегодняшних технических и экономических возможностях человек может.

Участникам конференции видимо известно, что Китай строит 600-километровый железнодорожный путь Туран-Ошского направления. Этим путем Китай практически присоединится к

коридору ТРАСЕКА и тем самым в полтора раза сократит железнодорожный путь в сторону Европы. Чтобы не быть голословным напомним, что, если взять Ташкент как центральную точку Средней Азии, то от него до Бреста 4200 километров, до ближайших морских портов: например до Санкт-Петербурга - 4000 км, до Бандар Аббаса - 3900 км, до Одессы - 4230 км, а до портов Грузии (Батуми, Поты) - 2900 км, т.е. более, чем на 1000 км меньше.

Таким образом мы получим развитую железнодорожную сеть, соединяющую Китай, Среднюю Азию, другие азиатские страны, Азербайджан и Грузию. И если мы сумеем построить железнодорожный причал в Потийском порту, то обеспечим прямое железнодорожное сообщение стран ЭСКАТО с Европой по наиболее короткому маршруту. Специалистам, экономистам не трудно подсчитать какое это имеет важное значение. Однако эту программу мы рассматриваем как один из этапов начальной стадии для установления тесных транспортных связей с еще более дальними транспортными системами, каким например является ЭСКАТО и приоритетные транспортные коридоры Европы.

Уважаемые коллеги!

Исходя из сказанного, с учетом того, что почти все страны коридора ТРАСЕКА являются членами ОСЖД и эта идея и концепция коридора не противоречит, а наоборот способствует интеграции и отвечает интересам государств не имеющих выхода к морю, как один из альтернативных маршрутов, для его становления и жизнеспособности мы надеемся на более ощутимую поддержку и содействие от ОСЖД.

В связи с этим было бы справедливым и желаемым для всех в рассматриваемых документах по пункту 3 четко отразить поддержку коридора ТРАСЕКА.

Предлагаем записать следующую формулировку:

Участники XXV сессии Совещания Министров транспорта ОСЖД констатировали, что принятое четырехстороннее Соглашение между Республикой Узбекистан, Республикой Туркменистан, Азербайджанской Республикой и Грузией о транзите товаров и о сотрудничестве в области железнодорожных перевозок (Серахс - 1996г.) успешно функционирует. К этому Соглашению на данном этапе присоединились в 1997 году Таджикистан и Кыргызстан.

Стороны также отметили перспективность принятого Соглашения (Одесса - 1996 год) между Украиной, Грузией и Азербайджанской Республикой в части усовершенствования Евроазиатского транспортного коридора, возникшего в связи с объективной потребностью в экономном перемещении грузов и товаров с севера Европы (Балтийское море - Черное море и далее через Грузию, Азербайджан к странам-участникам соглашения ЭСКАТО ООН).

Учитывая геостратегическое значение данных направлений и успешную реализацию проекта ТРАСЕКА, а также перспективность и целесообразность функционирования этих направлений, сессия Совещания Министров ОСЖД рекомендует странам-членам ОСЖД присоединиться к этим Соглашениям.

В заключении хотелось бы поблагодарить хозяев за теплый и радушный прием, прекрасную организацию конференции и выразить надежду, что откровенный и конструктивный характер дискуссий принесут конкретные и желаемые результаты.

Спасибо за внимание.



铁路合作组织

ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

XXV сессия
Совещания Министров ОСЖД
Ташкент, 3-6 июня 1997 г.

Пункт 9 предварительной повестки дня

ПРОГРАММА РАБОТ ОСЖД

на 1998 г. и последующие годы
в области транспортной политики, экологии,
комбинированных перевозок и транспортного права

II В области транспортного права

1	2	3	4	5	6	7
1.	Актуализация правовых документов (СМПС, СМГС), действующих в международном железнодорожном сообщении для стран членов ОСЖД	Актуализация действующих правовых документов (СМПС, СМГС)	1998 г.	Участники СМПС, СМГС	Изменения и дополнения к действующим соглашениям, правилам	Решения XXII, XXIV сессий Совещания Министров
2.	Совершенствование правовых документов, действующих в рамках ОСЖД (СМПС, СМГС), сближение их с другими правовыми документами, применяемыми в международном железнодорожном сообщении	Совершенствование правовых документов	1998 г.	Участники СМПС, СМГС, заинтересованные члены и наблюдатели ОСЖД	Изменения и дополнения к действующим соглашениям, правилам.	Решения XXII, XXIV сессий Совещания Министров

1	2	3	4	5	6	7
3.	Проведение работ по проекту Конвенции Европейской Экономической Комиссии ООН о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом	Распространение Конвенции на сферу действия СМГС	1998 г.	С участием представителей от стран-членов ОСЖД: Азербайджана, Белоруссии, Болгарии, Венгрии, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Латвии, Литвы, Молдовы, Польши, Российской Федерации, Словакии, Туркменистана, Узбекистана, Украины, Чехии и Эстонии	Разработка Конвенции с учетом положений СМГС	Решения XXII сессии Совещания Министров

1	2	3	4	5	6	7
3.	Облегчение пересечения границ при международных железнодорожных перевозках	Применение в проекте Конвенции по таможенному транзиту накладной СМГС с целью распределения положений Конвенции на страны-участницы СМГС	ежегодно	<u>Комитет ОСЖД</u> , представители членов ОСЖД, пограничных и таможенных органов	Межведомственное совещание, рекомендации	Решение XXIV сессии Совещания Министров
4.	Совместный проект ЭСКАТО/ОСЖД по развитию контейнерных перевозок маршрутными поездами между Азией и Европой	Определение условий железнодорожных контейнерных перевозок и конкурентоспособных маршрутов по отношению к морским в сообщении Азия-Европа	в течение года	<u>Комитета ОСЖД</u> , представители заинтересованных министерств и железных дорог	Рекомендации, директивы	1. Комитет ОСЖД выполняет роль координирующего органа. 2. При поддержке ЕЭК ООН и ОТИФ

28

Общий раздел
(работы и мероприятия, проводимые членами ОСЖД,
имеющие общий или региональный характер)

1	2	3	4	5	6	7
1.	Организация подготовки кадров для работы в рамках ОСЖД	Повышение квалификации работников, занимающихся вопросами международного сотрудничества, международных перевозок и транспортного права	1- раз в 2 года	<u>Комитет ОСЖД</u> , заинтересованные министерства и железные дороги	Семинары	Решение IX КГД
2.	Совершенствование прямого международного пассажирского сообщения	Комплексное решение вопросов по эксплуатации международных поездов, обслуживанию пассажиров, проведению таможенного и пограничного контроля и обеспечению общественного порядка на вокзалах и в поездах.	в течение года	<u>Комитет ОСЖД</u> , Рабочие группы представителей транспортных министерств железных дорог, таможенных, пограничных и других органов	Рекомендации, многосторонние соглашения	

1	2	3	4	5	6	7
4.	Разработка вопросов по организации комбинированных перевозок и международном сообщении	Улучшение качества транспортных услуг на железных дорогах	1998-2000г.г.	Члены ОСЖД от: Белоруссии, Болгарии, Венгрии, Грузии, Казахстана, Китая, Латвии, Литвы, Молдовы, Монголии, Польши, <u>Российской Федерации.</u> Словакии, <u>Украины.</u> Чехии, Эстонии	Рекомендации	
5.	Разработка согласованной железнодорожно й транспортной политики ОСЖД	Повышение конкурентоспособности железных дорог в современных условиях рыночной экономики	1998-2000 г.г.	Члены ОСЖД от: <u>Венгрии, Польши,</u> Российской Федерации, Украины, Чехии, Эстонии, а также рабочий аппарат I Комиссии ОСЖД Участвующие члены ОСЖД от:	Сборник материалов, рекомендаций	

Приложение 6

Проект

1. В области транспортной политики, экологии и комбинированных перевозок

№№ п/п	Наименование работ	Основная цель работы	Срок исполнения	Ведущие и участвующие исполнители	Форма завершения работы	Примечания
1	2	3	4	5	6	7
1.	Разработка комплексных мер по улучшению организации международных перевозок по транспортным коридорам	Согласование условий взаимодействия с другими видами транспорта по отдельным транспортным коридорам в международном сообщении	1998 г.	Члены ОСЖД от: <u>Белоруссии</u> , Болгарии, Венгрии, Грузии, Казахстана, Китая, Латвии, <u>Литвы</u> , Молдовы, Монголии, Польши, <u>Российской</u> <u>Федерации</u> , Словакии, Туркменистана, Узбекистана, <u>Украины</u> , Чехии, Эстонии	Рекомендации	Решение VI заседания КГД. XXV сессия Совещания Министров

001

1	2	3	4	5	6	7
4.	Разработка вопросов по организации комбинированных перевозок в международном сообщении	Улучшение качества транспортных услуг на железных дорогах	1998-2000г.г.	Члены ОСЖД от: Белоруссии, Болгарии, Венгрии, Грузии, Казахстана, Китая, Латвии, Литвы, Молдовы, Монголии, Польши, <u>Российской Федерации</u> , Словакии, <u>Украины</u> , Чехии, Эстонии	Рекомендации	
5.	Разработка согласованной железнодорожно й транспортной политики ОСЖД	Повышение конкурентоспособности железных дорог в современных условиях рыночной экономики	1998-2000 г.г.	Члены ОСЖД от: <u>Венгрии, Польши</u> , Российской Федерации, Украины, Чехии, Эстонии, а также рабочий аппарат I Комиссии ОСЖД Участвующие члены ОСЖД от:	Сборник материалов, рекомендаций	

ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
(ОСЖД)

МЕТОДИКА

подготовки и разработки тем
со специальным финансированием

СТАТЬЯ I

Общие положения

1. Методика подготовки и разработки тем со специальным финансированием (в дальнейшем "Методика") составлена с целью проведения изучений, исследований и разработки отдельных важных тем и проблем, в решениях которых принимают участие заинтересованные члены ОСЖД, с использованием специального финансирования.

2. Методика, изменения и дополнения к ней утверждаются Конференцией Генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог

СТАТЬЯ 2

Внесение предложений по разработке тем

1. Предложение по разработке темы с использованием специального финансирования может внести любой член ОСЖД или орган ОСЖД.

2. Предложения направляются в Комитет ОСЖД и должны содержать:

- название темы,
- цель темы,
- обоснование важности проблемы решаемой темы,
- требуемые разработки и форму завершения работы,
- сроки проведения работ,
- ориентировочные затраты на решение темы (в случае долгосрочных тем с распределением по годам и этапам),
- предложения о возможных разработчиках темы и способах их выбора,
- предложения о руководстве по разработке темы,
- предложения о характере участия членов ОСЖД в теме (касающихся всех или только некоторых членов ОСЖД),
- предложения о возможных участниках специального финансирования,
- предложения о принципах определения финансового вноса участников,
- ожидаемый эффект от внедрения результатов разработки.

СТАТЬЯ 3

Обсуждение и утверждение предложений по разработке темы

1. К поступившему предложению по разработке темы Комитет ОСЖД дает соответствующую рекомендацию.

2. Рекомендация должна содержать мнение по отдельным статьям предложения, а также данные о возможности использования ранее проводимых исследований и результатов работ, выполняемых в ОСЖД и в других международных организациях.

3. Комитет ОСЖД рассылает предложение по теме вместе со своей рекомендацией всем членам ОСЖД с предложением высказать мнение в срок, установленный Комитетом, и определить свою заинтересованность в осуществлении темы и готовность принять финансовое участие.

4. После получения ответов от железных дорог Комитет ОСЖД созывает совещание заинтересованных железных дорог по данной теме.

5. Совещание рассматривает и решает вопросы:
- организации работ по теме,
 - выбора ведущей группы или руководителя темы,
 - способа определения исполнителей,
 - имеющихся разногласий.

СТАТЬЯ 4

Ведущая группа (руководитель темы)

1. Для руководства разработкой темы и текущего контроля выполнения работ, связанных с темой, участвующие железные дороги выбирают ведущую группу и ее председателя или руководителя темы.

2. Ведущая группа состоит не менее чем из 3 членов от отдельных участников темы. В состав ведущей группы может входить соответствующий специалист Комитета ОСЖД.

3. Основные задачи ведущей группы (руководителя темы):
- подготовка задания по разработке темы,
 - определение исполнителей,

- контроль выполнения работ разработчиками (исполнителями) и соблюдение сроков по графику,
- оценка качества выполненных работ,
- слежение за правильным расходованием финансовых средств,
- информирование участников темы о ходе выполнения работ не реже 1 раза в год.

СТАТЬЯ 5

Разработчики темы

1. Для выполнения работ, предусмотренных темой, определяются разработчики.

2. Если разработчики определяются на конкурсной основе, то проведение конкурса поручается ведущей группе или специально созданной конкурсной комиссии.

3. На основе рекомендаций ведущей группы с каждым разработчиком заключается договор о выполнении работ.

СТАТЬЯ 6

Специальное финансирование

1. Специальное финансирование применяется только для тех работ, которые невозможно решить обычным способом сотрудничества, или для решения которых требуется срочной разработки.

2. Участники темы:

- рассматривают представленную разработчиком сметную документацию на стоимость разрабатываемой темы,
- определяют порядок и условия заключения договора с разработчиком,
- определяют уровень и форму участия железных дорог в финансировании темы.

СТАТЬЯ 7

Заключительные положения

1. Результаты, полученные после завершения разработки темы с использованием специального финансирования, являются общей собственностью участников темы.

2. О предоставлении результатов разработки темы неучаствующим железным дорогам или третьим лицам и условиях их предоставления решают участники темы.

3. Условия присоединения нового участника в ходе работ по теме определяются участниками темы.

In the Name of Allah

4 June 1997

H.E. A. Golaszewski
Chairman of the OSJD Committee
Warsaw, Poland

Excellency,

With reference to your fax of 25.4.1997 addressed to H.E. Sadegh Afshar, the Deputy Minister for Roads and Transportation and Managing Director of the Iranian Islamic Republic Railways I would like to inform you herewith about the resolution of the Government of the Islamic Republic of Iran dated 30 April 1997 to apply for membership of the Governmental Body on charge of the railway transport of the Islamic Republic of Iran - Iranian Islamic Republic Railways - in the OSJD and on joining the Agreement on International Railway Freight Communication (SMGS).

I hope, through effective cooperation of your excellency and the esteemed OSJD Committee Members ways will be further paved for promotion of service rendering level as well as international cargo and passenger transportation facilities through the railways member to the OSJD and the Iranian Islamic Republic Railways specially in optimum exploitation of the «Silk Railway» route.

I avail myself of the opportunity and wish your excellency and your colleagues success.

Akbar Torkan
Minister of Roads and Transportation
Islamic Republic of Iran



Во имя Аллаха

4 июня 1997 г.

Д-ру инж.А.Голашевскому
Председателю Комитета ОСЖД
Варшава, Польша

Ваше превосходительство!

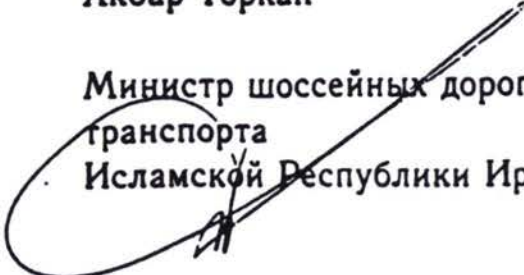
Со ссылкой на Ваш факс от 25.04.1997 г., адресованный г-ну Садегу Афшару, заместителю Министра шоссейных дорог и транспорта, Управляющему директору железных дорог Исламской Республики Иран, я хотел бы настоящим проинформировать о решении Правительства Исламской Республики Иран от 30 апреля 1997 г. подать заявление о вступлении в члены ОСЖД и присоединении к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) Правительственного органа, ведающего железнодорожным транспортом Исламской Республики Иран, - Железных дорог Исламской Республики Иран.

Я надеюсь, что благодаря эффективному сотрудничеству с Вашим превосходительством и уважаемыми членами Комитета ОСЖД, будут найдены дальнейшие пути повышения уровня услуг, а также качества транспортных средств для международных перевозок грузов и пассажиров по железным дорогам членов ОСЖД и Исламской Республики Иран, особенно в целях оптимальной эксплуатации "Шелкового железнодорожного пути".

Я хотел бы воспользоваться настоящей возможностью и пожелать успехов Вашему превосходительству и Вашим коллегам.

Акбар Торкан

Министр шоссейных дорог и
транспорта
Исламской Республики Иран



Во имя Аллаха милостивого и милосердного

Уважаемый господин Председатель!
Уважаемые дамы и господа!
Уважаемые коллеги!

Я очень рад предоставленной возможности участвовать на этой конференции и находиться в кругу уважаемых коллег-железнодорожников членов ОСЖД. Позвольте выразить слова благодарности ОСЖД и Правительства Узбекистана за хорошую организацию данного форума.

Сегодня большинство стран мира понимают важность коммуникаций и транспорта в развитии экономики, торговли и международного туризма. К счастью, мировая и региональная общественность, сотрудничая и координируя свои действия с другими странами для осуществления вышеуказанных целей, намерена увеличить привилегии и улучшить процесс перевозки грузов и пассажиров. В этом смысле, ОСЖД оказала большую заслугу в развитии сотрудничества и облегчения международной перевозки товаров и пассажиров через железнодорожные линии стран членов ОСЖД.

По этой причине я заявляю, что железнодорожное ведомство Исламской Республики Иран присоединяется к ОСЖД и связанными с ней конвенциям. Молю Всевышнего Господа ниспослать счастье и удачи в повышении уровня жизни стран членов ОСЖД. Выражаю слова благодарности и признательности всем странам этой организации за приветствие и поддержку при вступлении Железнодорожного Управления Исламской Республики Иран в члены ОСЖД.

Уважаемые члены делегации!

Как Вам известно, железнодорожная линия «Мешхед-Серахс» была официально открыта 13 мая 1996 г. в присутствии глав государств стран членов ЭКО, видных деятелей мира и региона. Таким образом, железнодорожные линии большинства стран членов ОСЖД, в особенности, Средней Азии через железнодорожный вокзал Серахса присоединились к железнодорожной сети Исламской Республики Иран и эти страны через железные дороги благополучно вышли к иранским портам, расположенным в Персидском заливе.

В настоящее время железные дороги Исламской Республики Иран, имея разветвленную стандартную сеть протяженностью 5886 км, в силах обеспечить перевозку и транспортировку транзитом восьми миллионов тонн груза и одного миллиона человек пассажиров.

Железная дорога Исламской Республики Иран выражает готовность поддерживать различные виды сотрудничества через порт «Бендер-Аббас» и

порт «Бендер-Эмам Хомейни» в Персидском заливе по транспортировке 20 - и 40 -футовых контейнеров ISO в страны Центральной Азии прямым путем или же используя маршрутные поезда (BLOCK TRAIN), а также с Российской Федерацией методом комбинирования. Комбинирования. В целях пуска и увеличения объемов использования коридора «Север-Юг» при перевозке грузов из отдаленных точек планеты, в особенности, из Индостанского полуострова стран Юго-Восточной Азии в страны СНГ и Российской Федерации, Финляндию, страны Скандинавии, а также товаров из северо-восточной Европы, готово плодотворно сотрудничать со всеми заинтересованными странами.

Железные дороги Исламской Республики Иран в целях задействования коридора «Азия-Европа», который начинается с использованием железной дороги «Великого шелкового пути» из китайских портов в Тихом океане, проходит через Казахстан, Узбекистан, Туркменистан и восточно-западный участок железных дорог Исламской Республики Иран, протяженностью 2013 км-в, готово сыграть важную и координирующую роль при перевозке товаров в направлении «Восток - Запад», а также сотрудничать со странами членами ОСЖД и МСЖД и действовать в качестве транзитной точки и соединяющего звена для ОСЖД и МСЖД на Среднем Востоке.

В этой связи приветствуем эффективное сотрудничество всех стран членом ОСЖД, направленное на улучшение способов эксплуатации, применение методов маркетинга, торговли и привлечения большего объема грузов для железной дороги.

Господин Председатель!

Еще раз, выражая признательность за предоставленную возможность выступить, желаем успехов и плодотворной работы этому форуму прогресса и счастья всем странам членам ОСЖД.

Благодарю за внимание!

Окончательный бюджет Комитета ОСЖД на 1997 год

Статья	Наименование доходов и расходов	Выполнение бюджета за 1996 г. шв. ф.	Предварительный бюджет на 1997г. шв. ф.	Окончательный бюджет на 1997 г. шв. ф.	Разница 5 - 3 шв. ф.
1	2	3	4	5	6
	Доходы				
	Итого:	2.209.501,53	2.159.316,75	2.424.699,38	215.197,85
1.	Членские взносы в ОСЖД	1.793.185,63	1.883.219,44	2.034.155,48	240.969,85
2.	Дополнительные поступления	224.078,29	266.751,98	183.132,98	-40.945,30
3.	Доходы от Бюллетеня и рекламы	2.056,32	9.345,33	2.500,00	443,68
4.	Выручка от продажи инвентаря и от арендной платы	0,00	0,00	6.574,00	6.574,00
5.	Прочие доходы	1.893,63	0,00	3.756,57	1.862,95
6.	Финансирование за счет сэкономленных средств за истекшие периоды	188.287,66		194.580,34	6.292,68
	Расходы	2.134.513,61	2.159.316,75	2.424.699,38	290.185,77
1.	Расходы на личный состав из них	1.469.530,45	1.473.676,12	1.822.737,86	353.207,41
	- фонд заработной платы	991.496,60	973.446,46	1.268.557,86	277.061,26
	- командировочные расходы	71.276,58	78.010,54	80.629,70	9.353,12
2.	Хозяйственные расходы	377.768,76	358.274,16	375.991,79	-1.776,98
3.	Издательские расходы	72.084,35	75.351,09	78.465,44	6.381,09
	- издание Бюллетеня ОСЖД	52.846,48	55.055,29	57.240,80	4.394,32
4.	Капиталовложения	156.575,85	45.431,83	46.957,18	-109.618,67
5.	Расходы, связанные с поездкой и проведением сессии Совещания Министров и Конференции Генеральных директоров	58.554,20	65.319,83	75.131,48	16.577,28
6.	Прочие расходы	0,00	0,00	1.408,71	1.408,71
7.	Резерв финансовых средств Комитета ОСЖД	0,00	141.263,71	24.006,92	24.006,92

Распределение членских взносов на 1997 год

	Наименование	Предварительный бюджет		Окончательный бюджет			Разница
		%	шв.фр. 1 шв.фр.=2,2011	%	Протяж. линий	шв.фр. 1 шв.фр.=2,1 296	
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Азербайджан	2,47	46 603,07	2,48	2123,0	50.395,35	3.792,28
2	Албания	0,00	0,00	0,00	0,0	0,00	.
3	Беларусь	3,10	58 350,63	3,11	5.543,0	63.310,33	4.959,70
4	Болгария	2,88	54.175,63	2,88	4.294,0	58.593,72	4.418,09
5	Венгрия	3,49	65.706,38	3,50	7.606,0	71.100,86	5.394,48
6	ДСВН	2,56	48 254,00	2,59	2.712,0	52.619,60	4.365,60
7	Грузия	2,38	44.753,08	2,38	1.575,0	48.325,93	3.572,85
8	Казахстан	4,66	87.708,92	4,67	13.917,0	94.933,17	7.224,25
9	Китай	11,98	225 642,99	12,22	54.617,0	248.629,04	22.986,05
10	КНДР	2,90	54 545,90	2,90	4.400,0	58.994,01	4.448,11
11	Куба	0,00	0,00	0,00	0,0	0,000	.
12	Кыргызстан	2,16	40.712,75	2,16	417,0	43.952,96	3.240,21
13	Латвия	2,53	47.630,02	2,53	2.413,0	51.490,48	3.860,46
14	Литва	2,45	46.200,77	2,45	2.002,0	49.938,41	3.737,64
15	Молдова	2,36	44.517,48	2,33	1.326,0	47.385,63	2.868,15

1	2	3	4	5	6		7
16	Монголия	2,42	45.525,65	2,42	1.810,0	49.213,36	3.687,71
17	Польша	6,69	125.977,15	6,54	23.986,0	132.956,85	6.979,70
18	Россия	18,25	343.754,41	18,09	86.197,0	367.884,96	24.130,55
19	Румыния	4,20	79.010,57	4,20	11.376,0	85.337,56	6.326,99
20	Словакия	2,76	51.970,67	2,76	3.668,0	56.229,75	4.259,09
21	Таджикистан	2,17	40.893,72	2,17	483,0	44.202,20	3.308,48
22	Туркменистан	2,48	46.667,10	2,48	2.153,0	50.508,64	3.841,54
23	Узбекистан	2,75	51.761,87	2,76	3.655,0	56.180,66	4.418,79
24	Украина	6,26	117.970,63	6,28	22.607,0	127.749,31	9.778,68
25	Чехия	3,83	72.088,77	3,83	9.430,0	77.988,86	5.900,09
26	Эстония	2,27	42.797,30	2,27	1.021,0	46.233,85	3.436,55
	Итого:	100,00	1.883.219,44	100,00	5.332,0	2.034.155,48	150.936,04

Величина членских взносов состоит из двух частей:

- первая часть, равная 50% от общей суммы членских взносов распределяется между членами ОСЖД поровну;

- вторая часть, равная 50% от общей суммы членских взносов, распределяется пропорционально эксплуатационной длине железных дорог членов ОСЖД. В окончательном бюджете на 1997 год использованы данные относительно протяженности железных дорог по статистическим данным по железнодорожному транспорту за 1995 год.

1.01 - 31.03.97

Штатное расписание Комитета ОСЖД на 1997 год.

по курсу на 01.01.1997 г. 1 шв.ф. = 2,1296 зл. (в шв.ф.)

	Наименование должностей		Месячный оклад	Надбавка (иностран.)	Итого месячный оклад	Сумма зарплаты в месяц
1	2	3	4	5	6	7
1	Председатель	1	2 085,20	0,00	2 085,20	2 085,20
2	Зам.председателя Комитета	2	1 665,05	416,26	2 081,31	4 162,62
3	Секретарь Комитета	1	1 665,05	416,26	2 081,31	2 081,31
4	Член Ком.-председатель Комиссии	4	1 633,93	408,48	2 042,41	8 169,64
5	Специалист-член Комитета	16	1 556,12	389,03	1 945,15	31 122,40
6	Гл. редактор Бюллетеня	1	1 447,19	361,80	1 808,99	1 808,99
7	Редактор Бюллетеня	1	1 322,70	330,68	1 653,38	1 653,38
8	Секретарь редакции	1	1 203,97	0,00	1 203,97	1 203,97
9	Главный бухгалтер	1	1 360,36	0,00	1 360,36	1 360,36
10	Начальник канцелярии	1	1 327,22	0,00	1 327,22	1 327,22
11	Юрист	1	1 327,22	0,00	1 327,22	1 327,22
12	Бухгалтер	2,25	1 027,66	0,00	1 027,66	2 312,24
13	Ст. делопроизводитель	1	939,58	0,00	939,58	939,58
14	Секретарь-ст. делопроизводитель	1	939,58	0,00	939,58	939,58
15	Делопроизводитель	1	704,61	0,00	704,61	704,61
16	Переводчик-корректор (иностран.)	5	1 173,94	293,48	1 467,42	7 337,10
17	Переводчик-устный (иностран.)	4	1 115,74	278,94	1 394,68	5 578,72

1	2	3	4	5	6	7
18	Переводчик-устный (местный)	1	1 115,74	0,00	1 115,74	1 115,74
19	Машинистка иностр.	6	792,84	198,21	991,05	5 946,30
20	Машинистка местная	1,25	792,84	0,00	792,84	991,05
21	Интендант снабжения	1	939,58	0,00	939,58	939,58
22	Оператор ксерографии	1,5	851,51	0,00	851,51	1 277,27
23	Хозяйственный работник	1	645,95	0,00	645,95	645,95
24	Рассыльный	1	587,28	0,00	587,28	587,28
25	Шофер	1	851,51	0,00	851,51	851,51
26	Портье	1	645,95	0,00	645,95	645,95
27	Библиотекарь - архивист	0,25	704,61	0,00	704,61	176,15
Итого :		59,25	30 422,93	3 093,14	33 516,07	<u>87 290,91</u>

115

1.04 - 31.12.97

Штатное расписание Комитета ОСЖД на 1997 год
по курсу 1 шв.ф. = 2,1239 зл.

1	2 Наименование должностей	3	4 Месячный оклад		5 Надбавка (иностран.)		6 Итого месячный оклад		7 Сумма зарплаты в месяц	
			шв.ф.	зл.	шв.ф.	зл.	шв.ф.	зл.	шв.ф.	зл.
1	Председатель	1	2 471,71		0,00		2 471,71		2 471,71	
2	Зам.председателя Комитета	2	1 973,68		493,42		2 467,10		4 934,20	
3	Секретарь Комитета	1	1 973,68		493,42		2 467,10		2 467,10	
4	Член Ком.-председатель Комиссии	4	1 936,79		484,20		2 420,99		9 683,96	
5	Специалист-член Комитета	16	1 844,56		461,14		2 305,70		36 891,20	
6	Гл. редактор Бюллетеня	1	1 715,44		428,86		2 144,30		2 144,30	
7	Редактор Бюллетеня	1	1 567,88		391,97		1 959,85		1 959,85	
8	Секретарь редакции	1	1 427,14		0,00		1 427,14		1 427,14	
9	Главный бухгалтер	1	1 612,51		0,00		1 612,51		1 612,51	
10	Начальник канцелярии	1	1 573,23		0,00		1 573,23		1 573,23	
11	Юрист	1	1 573,23		0,00		1 573,23		1 573,23	
12	Бухгалтер	2,25	1 218,15		0,00		1 218,15		2 740,84	
13	Ст. делопроизводитель	1	1 113,75		0,00		1 113,75		1 113,75	
14	Секретарь-ст. делопроизводитель	1	1 113,75		0,00		1 113,75		1 113,75	
15	Делопроизводитель	1	835,22		0,00		835,22		835,22	
16	Переводчик-корректор (иностран.)	5	1 391,54		347,88		1 739,42		8 697,10	
17	Переводчик-устный (иностран.)	4	1 322,55		330,64		1 653,19		6 612,76	

Предварительный бюджет Комитета ОСЖД на 1998 год

по курсу на 1.01.1997 1 шв.ф. = 2,1296 зл.

Статья	Наименование доходов и расходов	Предварительный бюджет на 1998 г.
1	2	4 шв.ф.
Доходы		
	Итого :	2 612 680,26
	1. Членские взносы в ОСЖД	2 415 673,13
	2. Дополнительные поступления	190 176,56
	3. Доходы от Бюлетеня и рекламы	2 500,00
	4. Выручка от продажи инвентаря и от арендной платы	574,00
	5. Прочие доходы	3 756,57
	6. Финансирование за счет сэкономлен- ных средств за истекшие периоды	0,00
Расходы		2 612 680,26
	1. Расходы на личный состав из них	1 919 703,75
	- фонд заработной платы	1 349 699,68
	- командировочные расходы	80 629,70
	2. Хозяйственные расходы	380 687,50
	3. Издательские расходы	78 465,44
	- издание Бюлетеня ОСЖД	57 240,80
	4. Капиталовложения	46 957,18
	5. Расходы, связанные с поездкой и проведением сессии Совещания Министров и Конференции Гене- ральных директоров	61 044,33
	6. Прочие расходы	1 408,72
	6. Резерв финансовых средств Комитета ОСЖД	124 413,35

1	2	3	4 шв.ф.	5 шв.ф.	6 шв.ф.	7 шв.ф.
18	Переводчик-устный (местный)	1	1 322,55	0,00	1 322,55	1 322,55
19	Машинистка иностр.	6	939,80	234,95	1 174,75	7 048,50
20	Машинистка местная	1,25	939,80	0,00	939,80	1 174,75
21	Интендант-снабжения	1	1 113,75	0,00	1 113,75	1 113,75
22	Оператор ксерографии	1,5	1 009,35	0,00	1 009,35	1 514,03
23	Хозяйственный работник	1	765,68	0,00	765,68	765,68
24	Рассыльный	1	696,14	0,00	696,14	696,14
25	Шофер	1	1 009,35	0,00	1 009,35	1 009,35
26	Портье	1	765,68	0,00	765,68	765,68
27	Библиотекарь - архивист	0,25	835,22	0,00	835,22	208,81
Итого :		59,25	36 062,13	3 666,48	39 728,61	<u>103 471,08</u>

Распределение членских взносов на 1998 год по прогнозируемому курсу на 1 января 1998 г. 1 шв.ф. = 2,1296 зл.

	Наименование	%	Предварительный бюджет
1	2	3	4 швф
1	Азербайджан	2,39%	57 649,40
2	Албания	0,00%	0,00
3	Белорусь	3,01%	72 688,93
4	Болгария	2,78%	67 196,42
5	Венгрия	3,38%	81 761,01
6	ДСВН	2,49%	60 239,54
7	Грузия	2,29%	55 239,56
8	Казахстан	4,53%	109 513,78
9	Китай	11,94%	288 492,92
10	КНДР	2,80%	67 662,56
11	Куба	0,00%	0,00
12	Кыргызстан	2,08%	50 147,23
13	Латвия	2,44%	58 924,68
14	Литва	2,36%	57 117,30
15	Молдова	2,24%	54 144,58
16	Монголия	2,33%	58 272,98
17	Польша	6,37%	153 792,42
18	Россия	17,69%	427 388,68
19	Румыния	4,07%	98 339,67
20	Словакия	2,67%	64 443,57
21	Таджикистан	2,09%	50 437,47
22	Туркменистан	2,39%	57 781,33
23	Узбекистан	2,67%	64 386,41
24	Украина	6,12%	147 728,24
25	Чехия	3,72%	89 782,09
26	Эстония	2,19%	52 803,33
27	Иран	2,97%	71 761,05

Приложение 10.2.1

119

ПРОТОКОЛ

XXV сессии Совещания Министров
Организации сотрудничества железных дорог
3 - 6 июня 1997 г., Ташкент

Утреннее заседание

3 июня 1997 г.

Сессию открыл Председатель Государственно-акционерной железнодорожной компании "Железные дороги Узбекистана" Н.Эрметов. Он объявил о ее действенности и сообщил, что в работе настоящей сессии принимают участие члены Совещания Министров, ведающие железнодорожным транспортом в Азербайджанской Республике, Республике Беларусь, Республике Болгария, Венгерской Республике, Социалистической Республике Вьетнам, Республике Грузия, Республике Казахстан, Китайской Народной Республике, Кыргызской Республике, Корейской Народно-Демократической Республике, Латвийской Республике, Литовской Республике, Республике Молдова, Монголии, Республике Польша, Российской Федерации, Словацкой Республике, Республике Таджикистан, Туркменистане, Республике Узбекистан, Украине, Чешской Республике, Эстонской Республике, а также представитель наблюдателя ОСЖД от железных дорог Германии.

По приглашению Комитета ОСЖД и Председателя Государственно-акционерной железнодорожной компании "Железные дороги Узбекистана" в сессии приняли участие представители Экономической и социальной Комиссии ООН для стран Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Международного Союза железных дорог (МСЖД), железных дорог Исламской Республики Иран, Дирекции Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии.

Председатель Государственно-акционерной железнодорожной компании Н.Эрметов приветствовал участников сессии Совещания Министров ОСЖД и пожелал им плодотворной работы.

В своем выступлении (прилагается к общему протоколу) Председатель компании изложил историю образования и этапы развития Узбекских железных дорог, которые расположена на

пересечении древних транспортных путей, издревле служивших средствами коммуникаций между Европой и Азией.

В 1996 г. грузооборот железнодорожного транспорта составил 20 млрд.ткм брутто. Это около 90% от суммарного грузооборота всех видов транспорта общего пользования. Пассажиरोоборот достиг 2 млрд.пасс.км.

В настоящее время, отметил Н.Эрметов, управление движением поездов осуществляется из единого диспетчерского центра. 226 станций (из 246) оборудованы электрической централизацией стрелок и сигналов, 780 км пути - диспетчерской централизацией и 1618 - автоблокировкой; электрифицировано 500 км линий.

Продолжается электрификация существующих участков и строительство новых железнодорожных линий. В 1993 г. принято постановление "О генеральной программе электрификации железной дороги на 1993-1995 гг. и на период до 2000 года". Реализация генерального плана электрификации дороги объявлена республиканской целевой программой.

В настоящее время в стадии завершения находятся работы по электрификации линий общей протяженностью 271 км. Ведется строительство новых участков общей длиной 466 км. Предусматривается также модернизация пути и подвижного состава, реконструкция заводов по ремонту и производству железнодорожной техники, средств автоматики и связи и другие работы.

Н.Эрметов отметил также, что компания участвует в работах по проекту ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия), программы ТАСИС. В 1996 г. президенты четырех государств - Узбекистана, Грузии, Азербайджана и Туркменистана подписали Соглашение о координации деятельности железнодорожного транспорта. Основные положения этого соглашения предусматривают задействование нового транспортного коридора для перевозки грузов железнодорожным транспортом из Узбекистана в страны Европы по маршруту Бухара - Фараб - Туркменбаши - Баку - Потти, а также в обратном направлении. Этот маршрут на 1100 км меньше, чем традиционно применяемые пути.

Н.Эрметов слово предоставляет Председателю Комитета ОСЖД г-ну Голашевскому А.

А.Голашевский сообщил, что в работе сессии принимают участие представители 23 стран членов ОСЖД, а также представители железных дорог Исламской Республики Иран. Он также доложил, что

главы делегаций согласовали повестку дня и порядок работы сессии, а также составы редакционных комиссий для подготовки протоколов.

По пункту I повестки дня

А.Голашевский доложил о деятельности ОСЖД за 1996 г. и отметил, что в прошедшем году в рамках нашей Организации выполнена значительная работа на основе ранее принятых решений и согласованных планов.

Н.Эрметов предложил участникам сессии начать обсуждение данного вопроса.

Э.Поддавашкин отметил, что Отчет о деятельности ОСЖД за 1996 г. правильно отражает работу по реализации задач, предусмотренных основными документами ОСЖД, решениями сессии Совещания Министров и Конференцией Генеральных директоров ОСЖД.

В отчете и протоколе совещания Уполномоченных представителей членов ОСЖД учтены замечания, высказанные руководителями делегации Российских железных дорог на совместном совещании Уполномоченных представителей членов ОСЖД и мы можем согласиться с представленным проектом решения.

Т.Качмарек поблагодарил Председателя Комитета ОСЖД и Председателя Государственно-акционерной железнодорожной компании "Узбекские железные дороги" за приглашение на XXV юбилейную сессию и от имени МСЖД передал приветствие всем делегациям и пожелал им плодотворной работы.

Далее Т.Качмарек коснулся вопросов сотрудничества между ОСЖД и МСЖД на сегодняшнем этапе и на ближайшее будущее в области совместных разработок, сближении транспортного права, развитии инфраструктуры, унификации подвижного состава.

(Текст выступления распространен участникам XXV сессии Совещания Министров).

Чжан Чженчин. Делегация Китайских железных дорог очень рада, что ей предоставлена возможность приехать в прекрасный Ташкент для участия в работе XXV сессии Совещания Министров ОСЖД. Прежде всего разрешите мне от имени Министра железных дорог Китая Хань Чжубиня и от имени делегации КЖД сердечно

поблагодарить Председателя Государственно-акционерной железнодорожной компании "Железные дороги Узбекистана" господина Эрметова Нормата за приглашение и предоставленные хорошие условия для проведения сессии. Хочу также пожелать успехов настоящей сессии Совещания Министров.

Китайские железные дороги положительно оценивают деятельность ОСЖД в 1996 г., которая играет важную роль в развитии международных сообщений между странами членами ОСЖД. Китайские железные дороги будут, как и прежде, активно поддерживать и участвовать в деятельности ОСЖД, прилагать свои усилия к содействию развития международного сообщения Европа - Азия, а также готовы на основе равноправия и взаимной выгоды развивать двустороннее и многостороннее сотрудничество со всеми членами ОСЖД.

Китайские железные дороги выражают благодарность всем сотрудникам Комитета ОСЖД во главе с Председателем господином Голашевски за большой объем выполненной работы в 1996 г., а также за подготовительные работы для данной сессии.

Делегация КЖД согласна с отчетом о деятельности ОСЖД за 1996 г. и проектом решения по данному пункту повестки дня.

Т.Шозда положительно оценил деятельность ОСЖД в 1996 г. и согласился с проектом решения по данному вопросу.

Одновременно польская делегация хотела бы выразить благодарность за проводимые в рамках ОСЖД работы по сближению правовых документов СМГС и ЦИМ.

В системе государственной экономики, где другие отрасли транспорта составляют серьезную конкуренцию для железнодорожного транспорта, комплексный пересмотр СМГС является одним из главных условий приведения железных дорог в соответствие с ситуацией на международном рынке перевозок.

Заинтересованность ОСЖД в проведении этих работ, а также установление теснейших контактов с бюро ОТИФ и Комитетом ЦИТ является основой для достижения позитивных результатов.

Мы можем заявить о самом широком участии наших представителей в данной работе.

Ю.Лавриненко поблагодарил хозяев за гостеприимство и создание прекрасных условий для благотворной работы.

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан является членом ОСЖД с 1993 года. Прошедший период

показал, что наши интересы - ОСЖД и железных дорог Казахстана полностью совпадают. Мы поддерживаем и будем активно сотрудничать в работе всех Комиссий ОСЖД, направленной на совершенствование железнодорожного сообщения между Европой и Азией.

В настоящее время мы работаем над реализацией Программы по использованию пограничного перехода Дружба - Алашанькоу, принятой в 1994 г. в Пекине Министрами транспорта (железных дорог) Казахстана, Китая, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана, России и Узбекистана. Планируем стать участниками работ по совместному проекту ЭСКАТО-ОСЖД по организации пропуска маршрутных поездов с крупнотоннажными контейнерами.

К сожалению, из-за происходившей реорганизации управления железнодорожным транспортом республики, не успели полностью произвести внутренние согласования проекта Соглашения об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок, документа, необходимого и Казахстану. Эту работу завершим в самое ближайшее время и вместе с другими государствами станем участниками указанного Соглашения.

Пользуясь случаем, разрешите проинформировать, что три казахстанские железные дороги объединились в Республиканское государственное предприятие "Казакстан темір жолы", являющееся единым хозяйственным и юридическим субъектом.

Через территорию Казахстана, находящегося в центре Евразийского континента, осуществляется связь между странами Европы и Азии, между Юго-Восточной и Центральной Азией, портами Тихого океана и Средиземноморья. Подтверждение выгодного геополитического положения республики прозвучало в материалах (научные доклады, выступления, совместный итоговый документ) Первой международной конференции руководителей и представителей транспортных министерств и ведомств, международных организаций и банков, транспортных компаний и фирм из более чем 30 стран Евразийского континента - "Транспортный потенциал Республики Казахстан: проблемы и перспективы", которая состоялась 22 мая 1997 г. в Алма-Ате.

На конференции важная роль была отведена и Организации сотрудничества железных дорог, которую представлял Председатель Комитета ОСЖД А.Голашевский.

Итоговым документом конференции по предложению Казахстана рекомендовано создать рабочие комитеты:

- под эгидой ЭСКАТО ООН и ОСЖД рабочий комитет по Северному направлению Трансазиатской железнодорожной магистрали с выходом на основные морские порты Европы;

- под эгидой ЭСКАТО ООН и ОЭС (Организация экономического сотрудничества) рабочий комитет по центральному направлению Трансазиатской железнодорожной магистрали с выходом на Бендер-Аббас (Иран), Стамбул (Турция), Поти (Грузия).

17-20 июня с.г. в Бангкоке будет проводиться совещание ЭСКАТО по вопросам изучения наземных транспортных коридоров между центральной Азией и Европой, где планируется также обсудить предложения по созданию названных комитетов.

В оба комитета могли бы войти представители ведущих транспортно-экспедиторских компаний. Ближайшая цель создаваемых комитетов - организация регулярных "челночных" поездов между портов Ляньюнган и портами Роттердам, Бендер-Аббас, Стамбул, а также формирование на их основе новых мультимодальных схем. Казахстан готов представить соответствующий подвижной состав на льготных условиях, обеспечить пропуск "челноков" по согласованному графику с повышенной скоростью, охрану грузов и другое содействие для повышения конкурентоспособности этих направлений.

Уважаемые господа Министры и уполномоченные представители Министров ОСЖД!

Как член столь высокого Совещания, прошу вас рассмотреть наши предложения по созданию указанных комитетов в целях координации работы по увеличению эффективности перевозок между странами Европы и Азии, используя все возможности, которые имеет Организация сотрудничества железных дорог. Одновременно мы не исключаем того, что второй Комитет, обозначенный как комитет по Центральному направлению Трансазиатской железнодорожной магистрали, также может быть создан и под эгидой или с участием ОСЖД, т.к. большинство заинтересованных сторон Центрального направления являются членами ОСЖД: Китай, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан и, конечно, Иран.

Второе наше предложение. Так как Казахстан является членом и ОСЖД и ЭКО, предлагаю рассмотреть вопрос установления прямых связей между ОСЖД и ОЭС в связи с тем, что во многом интересы этих двух организаций сходятся, одинаковы подходы к решению проблем транспортных коридоров между Европой и Азией, кроме того, большинство стран являются членами обеих организаций.

Сотрудничество между ОСЖД и ОЭС может быть оформлено Меморандумом взаимопонимания и сотрудничестве, также как между ОСЖД и МСЖД, ОСЖД и ЭСКАТО, ЭСКАТО и ОЭС.

В заключение хочу сказать, что Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан удовлетворено отчетом за 1996 год, одобряет программу работ на 1998 и последующие годы и желает дальнейших успехов в совершенствовании сообщения Европа - Азия.

Тян Док Ен выразил благодарность Н.Эрметову - руководителю Центрального государственного органа транспорта Республики Узбекистан за любезное приглашение на XXV сессию Совещания Министров ОСЖД и за создание хороших условий для успешного проведения сессии.

Считаю, что за отчетный период Комитет ОСЖД выполнил свою работу согласно решений сессий Совещания Министров.

Были проведены такие важные и актуальные работы, как тарифная политика и облегчение пересечения границ в международном железнодорожном сообщении, успешное решение которых могут способствовать к значительному увеличению объемов перевозки транзитных грузов.

Надеюсь, что Комитет ОСЖД и в дальнейшем приложит еще большие усилия для решения этих вопросов.

По пункту 1 повестки дня делегация Корейских железных дорог согласна с проектом решения.

Н.Эрметов констатировал, что все делегации положительно оценили деятельность ОСЖД. Предложил утвердить Отчет о деятельности ОСЖД с учетом высказанных предложений.

Это предложение было принято.

Н.Эрметов слово предоставляет Председателю Комитета ОСЖД А.Голашевскому.

А.Голашевский попросил добавить к решению п. 1 еще один пункт 5 в следующей редакции:

“На основании предложений г-на Лавриненко Ю.И. поручить Комитету ОСЖД совместно с ЭСКАТО определить способы и формы организации работ по координации деятельности железных дорог на определенных направлениях и предложения представить на декабрьском заседании Уполномоченных представителей Совещания Министров и Конференции Генеральных директоров.

Н.Эрметов представляет слово г-ну Тимофееву.

В.Тимофеев отметил, что ОСЖД и ЭСКАТО много лет сотрудничают и если необходимо - будет рассмотрен вопрос о целесообразности создания рабочего Комитета ОСЖД-ЭСКАТО. О решении будет сообщено дополнительно.

По пункту 2 повестки дня

Д.Казей доложил о результатах работы Ревизионной комиссии за 1996 год.

Н.Эрметов поблагодарил г-на Казея Д. за проделанную работу и предложил утвердить отчет ревизионной комиссии.

Решением сессии Отчет был утвержден.

По пункту 3 повестки дня

К.Шомоди доложил о ходе реализации "Программы по совершенствованию железнодорожного сообщения между Европой и Азией, включая комбинированные перевозки".

В.Тимофеев поблагодарил за приглашение на юбилейную XXV сессию Совещания Министров ОСЖД и рассказал о работах, проводимых в рамках ЭСКАТО по развитию маршрутов наземного транспорта (включая Трансазиатскую ж.д.) в Азии, а также между Азией и Европой в рамках комплексного проекта АЛТИД. Отметил успешное развитие сотрудничества в этой области между ЭСКАТО и ОСЖД, одним из результатов которого является совместный проект по развитию контейнерных перевозок маршрутными поездами между Европой и Северо-Восточной Азией. Проинформировал совещание о предстоящей в Бангкоке встрече группы экспертов ЭСКАТО с 17 по 20 июня с.г. по наземным транспортным коридорам между центральной Азией и Европой, а также сессии Комитета ЭСКАТО по транспорту и связи, намеченную на декабрь 1997 года.

(Материал выступления распространен участникам XXV сессии Совещания Министров).

Э.Поддавашкин Мы ознакомились с подготовленной Комитетом ОСЖД информацией, которую сделал г-н Шомоди К., и с проектом решения XXV сессии Совещания Министров ОСЖД по этому вопросу.

За прошедшие три года проведена определенная работа по реализации ее направлений.

Необходимо отметить, что одним из путей изменения технологии управления перевозочным процессом, повышения качества перевозок и совершенствования работы с клиентурой РЖД определили в создании системы фирменного транспортного обслуживания, внедрении высокоэффективных информационных технологий, развитии связи и телекоммуникаций.

Поставлена задача создать эффективную систему для взаимодействия с клиентурой. Для этого при Министерстве путей сообщения Российской Федерации организован Центр фирменного транспортного обслуживания, 17 дорожных центров и агентств на узлах и станциях.

Успешное курсирование контейнерного поезда Берлин - Москва с октября 1995 г. создало хорошие предпосылки для развития контейнерных перевозок между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона путем увязки этого поезда с Транссибирской железнодорожной магистралью.

Для улучшения технологии перевозок и координации фрахтовой политики сухопутного моста между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом с 1993 г. по инициативе МПС России создан Координационный совет по Транссибирской магистрали, в который в настоящее время входят представители железных дорог России, Литвы, Белоруссии, Украины, Польши, Германии, Венгрии, Финляндии, морских перевозчиков России, Японии и Южной Кореи, Европейской, Японской и Корейской Ассоциаций, что позволяет объединить усилия железных дорог ведущих стран Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона для повышения эффективности использования этой магистрали.

В настоящее время РЖД проводится работа по организации контейнерных поездов по маршрутам Финские порты - Москва, Клайпеда - Москва, а также из Финляндии в Китай транзитом по Российским железным дорогам. Прорабатываются и согласовываются вопросы графика движения, определяются сквозные ставки и технология курсирования контейнерных поездов.

Кроме того, в настоящее время подписано трехстороннее Соглашение между РЖД, УЗ и АО/МАВ об организации регулярных контейнерных поездов с 4 апреля 1997 г. по маршруту Будапешт - Москва - Будапешт.

Для обеспечения современного уровня транспортного обслуживания и повышения конкурентоспособности международных грузовых перевозок железнодорожным транспортом назрела необходимость в развитии международных контрейлерных перевозок, в том числе в странах-участницах ОСЖД.

В марте 1997 г. подписано Соглашение об организации перевозок автопоездов, автофургонов, полуприцепов графиковыми поездами между РЖД, БЧ, ПКП и экспедиторскими фирмами России, Белоруссии и Польши, в соответствии с которым в апреле т.г. была осуществлена опытная отправка первого контрейлерного поезда.

Со своей стороны хочу заверить участников настоящей сессии Совещания Министров, что МПС России будет и впредь активно участвовать в выполнении "Программы" путем углубления и расширения сотрудничества со странами членами ОСЖД в выполнении намеченной программы и плана работы Комитета ОСЖД, предусматривающих реализацию основных ее положений.

Предлагаю утвердить одобренное X Конференцией Генеральных директоров железных дорог решение по данному вопросу.

Одновременно, по просьбе Министерства транспорта Российской Федерации разрешите зачитать информацию Минтранса, касающуюся рассматриваемого вопроса.

На состоявшейся пятьдесят третьей сессии Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) 23-30 апреля 1997 г. в Бангкоке было отмечено, что Комиссия заявила о своей твердой поддержке проекта по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (АЛТИД) в качестве одного из приоритетных мероприятий Региональной программы действий Делийского плана и о своей приверженности резолюции 52/9 Комиссии от 24 апреля 1996 г. о наземных транспортных маршрутах в Азии и между Азией и Европой.

В связи с этим, Комиссия рекомендовала как можно скорее осуществить следующие проекты или мероприятия:

- организованный ЭСКАТО и Организацией сотрудничества железных дорог демонстрационный проект по развитию контейнерных перевозок в северном коридоре по линиям Трансазиатской железной дороги;

- подобное исследование по развитию Трансазиатской железной дороги в южном коридоре, соединяющем Азию и Европу;
- исследования по развитию Трансазиатской железной дороги в транспортных коридорах между Севером и Югом, связывающих:
 - а) Юго-Восточную Азию и Северо-Восточную Азию,
 - б) северную Европу - Российскую Федерацию - Центральную Азию - Исламскую Республику Иран;
- осуществляемое исследование по наземным транспортным коридорам между Центральной Азией и Европой, включая транспортный коридор через Каспийское море в Азербайджан, Грузию и далее в Европу.

Было отмечено, что наибольший интерес для России представляет приоритетный проект Делийского плана действий по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии АЛТИД на период 1997-2001 гг. Российская Федерация считает необходимым привлечь особое внимание к развитию "Северного луча" Трансазиатской железной дороги (ТАЖД) и Азиатской шоссейной дороги (АШТ), соединяющих Северо-Восточную Азию с западной Европой через территорию России.

53 сессия с признательностью отметила предложение Российской Федерации предоставить услуги эксперта для оказания помощи в составлении соглашения ЭСКАТО по Азиатской шоссейной дороге и ее готовность рассмотреть возможность организации в Российской Федерации семинара ЭСКАТО по проблемам стыковки железных дорог с разной шириной колеи.

Н. Эрметов предложил принять проект решения по данному вопросу. Высказанные в ходе обсуждения предложения будут учтены I Комиссией при дальнейшей работе.

Решение принято.

По пункту 4 повестки дня

Цзи Юйшу доложил о результатах межведомственного совещания представителей членов ОСЖД с пограничными и таможенными органами по обеспечению пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок с предложением мер по облегчению пересечения границ.

Н.Эрметов предложил принять подготовленное решение по данному вопросу.

Решение по пункту 4 принято.

По пункту 5 повестки дня

И.Коваль доложил о проекте Конвенции ЕЭК ООН о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом.

Н.Эрметов предложил принять подготовленный проект решения.

Решение по п. 5 принято.

По пункту 6 повестки дня

Г.Сапунджиев сделал информацию о состоянии тарифных договоров и проблемах в тарифной политике железных дорог стран членов ОСЖД.

Э.Поддавашкин с проектом решения МПС России согласен, но просил учесть замечания РЖД к "Информации о состоянии тарифных Договоров и проблемах в тарифной политике железных дорог стран ОСЖД" (приведено в протоколе сессии Совещания Министров по п. 6 повестки дня).

Тян Док Ен считает, что для привлечения клиентуры в международном железнодорожном сообщении одним из важных условий является рациональное установление уровня тарифов.

В информации о состоянии тарифных договоров и проблемах в тарифной политике правильно изложено, что грузовой транзитный тариф должен учитывать как интересы железных дорог, так и грузоотправителей, грузополучателей и государств.

В таком правильном сочетании интересов заинтересованных сторон можно увеличить объем перевозки внешнеторговых грузов.

Однако, уровень тарифа ЕТТ очень высок на большие транзитные расстояния. Следовательно, наши грузовладельцы отказываются перевозить груз железной дорогой, так как они не получают никакой прибыли при перевозке грузов на дальние расстояния.

Если в дальнейшем сохранится такое положение, то грузовладельцев можно совсем потерять.

Поэтому мы предлагаем изучить вопрос о значительном понижении уровня тарифов ЕТТ и применении дегрессии по расстоянию.

Н.Эрметов констатировал, что Совещание Министров приняло информацию к сведению с учетом высказанных замечаний и предложений и согласовало проект решения по данному вопросу.

Утреннее заседание

4 июня 1997 г.

Н.Эрметов сообщил, что в утреннем заседании сессии Совещания Министров ОСЖД принимают участие Первый заместитель Премьер-Министра Республики Узбекистан г-н Джурабеков Исмаил и заместитель Премьер-Министра г-н Рахимов Камилжон и доложил им, что на сессии присутствуют делегации 23 стран членов ОСЖД.

И.Джурабеков приветствовал участников сессии и сказал, что Правительство уделяет большое внимание развитию транспорта. Он приветствовал присутствующих на сессии делегации и пожелал им успешной работы.

Далее Первый заместитель Премьер-Министра зачитал приветствие Президента Республики Узбекистан Ислама Каримова (прилагается к основному протоколу сессии).

По пункту 7 повестки дня

А.Корячкин доложил об использовании рабочих органов ОСЖД для разработки вопросов регионального характера в сообщении Европа - Азия.

Н.Эрметов предоставляет слово Председателю Дирекции Совета по железнодорожному транспорту СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии А.Сиденко.

А.Сиденко поблагодарил за предоставленную возможность выступить на юбилейной XXV сессии Совещания Министров ОСЖД.

Он отметил, что решение вопросов регионального характера имеет большое значение. Целесообразно наладить сотрудничество

между Комитетом ОСЖД и Дирекцией Совета, чтобы не дублировать работы, проводимые в рамках двух организаций.

Н.Эрметов предложил принять подготовленное решение по данному вопросу.

Решение по пункту 7 принято.

По пункту 8 повестки дня

Р.Хован доложил о системе подготовки кадров для работы в рамках ОСЖД.

Н.Эрметов предложил поддержать подготовленное решение по п. 8.

Решение принято.

По пункту 9 повестки дня

А.Корячкин доложил о Программе работ ОСЖД на 1998 и последующие годы.

Н.Эрметов предложил принять решение в соответствии с проектом.

Э.Поддавашкин МПС России Согласно с проектом решения. Одновременно с нашей точки зрения следовало бы расшифровать и наполнить тему № 5 Программы работ.

Н.Эрметов предложил принять подготовленный проект решения.
Решение принято.

По пункту 10 повестки дня

Р.Хован доложил о Методике подготовки и разработки тем со специальным финансированием.

Н.Эрметов предложил решение в соответствии с проектом.
Решение принято.

По пункту 11 повестки дня

Э.Рибулис. доложил о принципе распределения членских взносов.

Э.Поддавашкин просил обратить внимание всех участников совещания, что данный вопрос уже неоднократно рассматривался и РЖД давали согласие на сохранение действующего принципа на 1994, 1995, 1996 и 1997 годы.

Распределение членских взносов, по нашему мнению, должно основываться на тех же принципах, по которым формируется международная организация, при этом члены ОСЖД имеют равные условия при направлении специалистов для работы в Комитет ОСЖД, а также равные условия голосования, относить основную долю расходов на страны-участницы ОСЖД с большей протяженностью считаем недопустимым, так как это ущемляет их интересы.

Членский взнос большинства участников не покрывает расходов на содержание работников Комитета ОСЖД.

При таком положении дел МПС России, как еще один компромисс может согласовать действующий принцип распределения членских взносов до 2000 года, но надеется, что Комитет ОСЖД изучит возможные варианты и примет необходимые меры для решения данного вопроса и использования усовершенствованного принципа на последующие годы, который позволит членам ОСЖД находиться в равных условиях.

Н.Эрметов предложил учесть предложение МПС России, подготовленный проект решения утвердить.

Решение принято.

По пункту 12 повестки дня

А.Голашевский доложил по вопросу о принятии в члены ОСЖД и присоединении к СМГС Правительственного органа, ведающего железнодорожным транспортом Исламской Республики Иран - Железные дороги ИРИ.

Совещание Министров постановило принять в члены ОСЖД Правительственный орган, ведающий железнодорожным транспортом Исламской Республики Иран - Железные дороги ИРИ.

Н.Эрметов От имени глав делегаций поздравил Министра шоссейных дорог и транспорта Исламской Республики Иран и членов его делегации с принятием в члены ОСЖД и пожелал им успешной работы в рамках этой Организации.

А.Торкан от имени делегации Исламской Республики Иран поблагодарил участников сессии за поддержку и доверие работать в рамках Организации сотрудничества железных дорог и вместе с членами этой Организации решать вопросы железнодорожных перевозок и дальнейшего повышения уровня оказания услуг (выступление А.Торкана прилагается к основному протоколу сессии).

Г.Татунашвили проинформировал участников сессии о функционировании транспортного коридора Европа - Кавказ - Азия (ТРАСЕКА), а также других проектов, которые уже применяются или находятся в стадии разработки (выступление Г.Татунашвили имеется в основном протоколе сессии).

По пункту 13 повестки дня

А.Голашевский доложил о бюджете Комитета ОСЖД (окончательный на 1997 г. и предварительный на 1998 г.).

Н.Эрметов Предложил утвердить бюджет Комитета ОСЖД.
Решение принято.

Вечернее заседание

По пункту 14 повестки дня

К.Шомоди доложил о готовности к подписанию "Соглашения об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении Европа - Азия".

Н.Эрметов предложил главным делегациям подписать указанное соглашение.

Соглашение подписали уполномоченные представители от Республики Беларусь, Венгерской Республики, Китайской Народной Республики, Монголии, Республики Польша, Российской Федерации, Словацкой Республики, Республики Узбекистан, Украины и Эстонской Республики.

Т.Шозда выразил большое удовлетворение возможностью подписания Соглашения от имени Польши на юбилейной XXV сессии Совещания Министров ОСЖД в Ташкенте.

Для польского железнодорожного транспорта участие в Соглашении имеет большое значение по следующим причинам:

- дает возможность перенести часть перевозок с шоссейных на железные дороги, что находится в интересах страны с точки зрения охраны окружающей среды, лучшего использования инфраструктуры железных дорог, повышения пропускной способности пограничных переходов,

- включает Польшу в межконтинентальную (Европа-Азия) систему международных перевозок полуприцепов и крупнотоннажных контейнеров,

- способствует изменению структуры затрат на модернизацию и строительство дорог, а также повышению уровня безопасности движения,

- является дополнительным элементом использования выделенных в виде грантов и кредитно-финансовых средств на модернизацию польской транспортной системы,

- с точки зрения единства Европейской международной системы железных дорог, а также своего географического положения, Польша может играть роль транзитного государства в сообщении между Европой и Азией. Поэтому участие Польши в Соглашении является естественным и оправданным.

Подписание Соглашения дает очередной импульс к модернизации железнодорожных коридоров E20 и E30, одних из основных в сообщении Восток-Запад транзитом через Польшу.

Это Соглашение будет началом ввода системы комбинированных перевозок между странами Восточной Европы и Азии.

Хочу выразить благодарность нашим экспертам за большой вклад в работу по разработке Соглашения.

По пункту 15 повестки дня

А.Голашевский проинформировал о проекте предварительной повестки дня, дате и месте проведения XXVI сессии Совещания Министров ОСЖД.

В.Ринг от имени начальника Белорусской железной дороги - члена Совещания Министров от Республики Беларусь пригласил членов Совещания Министров ОСЖД в столицу Белоруссии город Минск на XXVI сессию Совещания Министров.

Э.Поддавашкин поблагодарил В.Ринга за приглашение на XXVI сессию, а Н.Эрметова за большую работу по организации и проведению XXV сессии Совещания Министров.

Н.Эрметов поблагодарил всех членов делегаций за активное участие в работе XXV сессии, В.Ринга за приглашение на XXVI сессию Совещания Министров и закрыл пленарное заседание XXV сессии Совещания Министров.

Председатель сессии

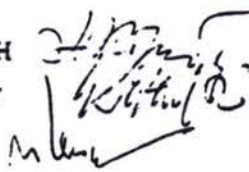

Н.Эрметов

Секретарь сессии

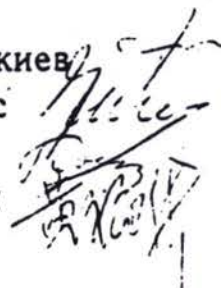

А.Голашевский

Протокол составили:

А.Корячкин
Цзи Юйшу
Р.Хован
К.Шомоди



Г.Сапунджиев
Э.Рибулис
А.Глonti
Хуан Фуи



СООБЩЕНИЕ ДЛЯ ПЕЧАТИ

О XXV сессии Совещания Министров Организации сотрудничества железных дорог

С 3 по 6 июня 1997 г. в столице Республики Узбекистан Ташкенте состоялась XXV сессия Совещания Министров Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

В работе сессии приняли участие члены Совещания Министров, ведающие железнодорожным транспортом в Азербайджанской Республике, Республике Беларусь, Республике Болгария, Венгерской Республике, Социалистической Республике Вьетнам, Республике Грузия, Республике Казахстан, Киргизской Республике, Китайской Народной Республике, Корейской Народно-Демократической Республике, Латвийской Республике, Литовской Республике, Республике Молдова, Монголии, Республике Польша, Российской Федерации, Словацкой Республике, Республике Таджикистан, Туркменистана, Республике Узбекистан, Украине, Чешской Республике, Эстонской Республике, а также представитель наблюдателя ОСЖД от железных дорог Германии.

По приглашению Комитета ОСЖД и Председателя Государственно-акционерной железнодорожной компании "Узбекские железные дороги" в сессии приняли участие представители Экономической и социальной Комиссии ООН для стран Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Международного Союза железных дорог (МСЖД) и Министерства шоссейных дорог и транспорта Исламской Республики Иран. В работе сессии также принял участие Председатель дирекции Совета по железнодорожному транспорту СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии.

Председательствовал на сессии Председатель Государственно-акционерной железнодорожной компании "Узбекские железные дороги" г-н Нормат Эрметов.

Сессия обсудила широкий круг важнейших вопросов, направленных на повышение эффективности деятельности ОСЖД и конкурентоспособности железных дорог.

Был рассмотрен ход реализации "Программы по совершенствованию железнодорожного сообщения между Европой и Азией", предусматривающей разработку комплексных мер по улучшению организации международных перевозок по Главным железнодорожным направлениям.

Сессия отметила позитивные результаты, полученные в процессе выполнения Программы по сокращению времени следования в пути пассажирских, и одобрила проводимую работу по упрощению пограничных и таможенных процедур при пересечении границ.

Постановлением Совещания Министров был принят материал "Топология и эксплуатационно-технические параметры сети скоростных и высокоскоростных линий стран восточной Европы в сообщении Европа - Азия" для использования при определении перспектив развития скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов.

На сессии было подписано "Соглашение об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении Европа - Азия" членами Совещания Министров от Республики Беларусь, Венгерской Республики, Китайской Народной Республики, Монголии, Республики Польша, Российской Федерации, Словацкой Республики, Республики Узбекистан, Украины и Эстонской Республики. Это соглашение предусматривает создание единой системы комбинированных перевозок с использованием железнодорожного транспорта европейских и азиатских стран членов ОСЖД, как в правовом, так и в организационном отношении. Оно определяет сеть важнейших линий, объекты международных комбинированных перевозок, их технические характеристики, требования к инфраструктуре а также некоторые аспекты правового характера.

Соглашение вступает в силу 5 августа 1997 года.

Утверждена программа работы ОСЖД на 1998 и последующие годы в области транспортной политики, экологии, комбинированных перевозок и транспортного права.

Сессия Совещания Министров приняла решение о принятии в члены ОСЖД и присоединении к СМГС Правительственного органа, ведающего железнодорожным транспортом в Исламской Республике Иран - Железные дороги Исламской Республики Иран.

По приглашению начальника Белорусской железной дороги - Центрального государственного органа, ведающего железнодорожным транспортом в Республике Беларусь очередная, XXVI сессия Совещания Министров ОСЖД состоится в июне 1998 г. в Минске.

1.2. СПИСОК УЧАСТНИКОВ

1.2.1 ПОСТОЯННЫЕ ЧЛЕНЫ

АРМЕНИЯ	КАРАПЕТЯН Н	Железные дороги Армении
АЗЕРБАЙДЖАН	МУСТАФАЕВ Р	Главный экономист Железной дороги
ГРУЗИЯ	МЕЛКАДЗЕ И.	Первый заместитель начальника железной дороги Грузии
КАЗАХСТАН	АЛТАЕВ Н.	Начальник Управления экономики железной дороги Казахстана
КЫРГЫЗСТАН	ЮРЕВИЧ Н.	Заведующий отделом транспорта Кыргызской железной дороги
ТАДЖИКИСТАН	ХАБИБОВ М	Начальник Таджикской железной дороги
ТУРКМЕНИСТАН		
УЗБЕКИСТАН	ЭРМЕТОВ Н.	Председатель ГАЖК "Узбекистон Темир Йуллари"
АЗЕРБАЙДЖАН	ХАЛИКОВ Е.	Заместитель директора по экономическим связям Каспийского морского пароходства

1.2.2 ГОСТИ - УЧАСТНИКИ

Г-н СОЭН	Азиатский Банк Развития
Г-н Норден	Европейский Банк Реконструкции и Развития

1.2.3 ПРЕДСТАВИТЕЛИ ТАСИС

Б.САДРИДДИНОВ	Директор УзбюроКЕС
М.СИМС	Региональный координатор "ТРАСЕКА"
А.КАМАЛОВ	Координатор с узбекской стороны

1.3 Составление графика

1.3.1 Программа

(см. прилагаемые примечания)

1.3.2 Ход встреч

(см. прилагаемые примечания)

1.4 Состав и роль управляющего комитета

Управляющий комитет проекта состоит из представителей всех групп, заинтересованных в его реализации, которые совместно спонсируют его и хотят, чтобы их конкретные интересы и приоритеты были учтены.

Комитет собирается регулярно, чтобы рассмотреть проделанную работу и достигнутые результаты, а также принять решения о дальнейших действиях.

Он осуществляет обратную связь с группой по реализации проекта, оценивая степень воздействия предпринимаемых мер и действий. Оказывает советы в связи с вновь возникающими проблемами и доступными способами их разрешения.

1.5 Листок обратной связи

Листок обратной связи будет предоставлен 11 февраля

2. ТРАСЕКА и Проект

2.1 Предпосылки и цели проекта

2.1.1 Тгасеса и ситуация в регионе Тгасеса

Данный проект является частью более широкой программы Трасека.

Проект Тгасеса является составной частью программы ТАСИС Европейского сообщества. Его основное предназначение - наилучшим образом способствовать интеграции южных республик СНГ в мировую экономику путем улучшения транспортных коридоров, соединяющих их с Черным морем.

Тгасеса оказывает поддержку тем проектам, которые непосредственно связаны с ее проблемами, способствуя созданию эффективной транспортной системы.

Данный проект связан с ж.д. операциями и направлен на создание благоприятных условий необходимых для эффективного движения трансконтинентальных поездов.

2.1.2 Цели проекта

Основная цель проекта заключается в том, чтобы способствовать коммерческому успеху в перевозочном процессе в регионе Тгасеса, который может обратиться финансовым успехом для участвующих железных дорог и парохозяйства Каспийского моря.

В нем содержится конкретная ориентация заказчика, основанная на оценке и условии, при котором ж.д. сможет зарабатывать лишь столько, сколько ей захотят платить заказчики. И, естественно, ж.д. должны организовать свою работу таким образом, чтобы предложить своим

настоящим и будущим заказчикам то, чего они от них ждут, и по ценам, по которым они готовы платить.

Эта общая цель переходит в более подробные разветвленные цели различного характера.

1. *аналитические цели*

Коммерческий успех в первую очередь требует установить :

- уровень услуг и обслуживания, ожидаемый заказчиками со стороны ж.д. и как надлежащим образом участвующим железным дорогам доставить груз
- “правильную цену” за услуги, т.е. цену, по которой заказчик готов платить за предоставленные услуги
- приемлемые способы разделения прибылей между участвующими ж.д. и концентрация их внимания на решении эксплуатационных вопросов, ведение переговоров при возникновении разногласий между ними и третьими сторонами
- создание постоянно действующих учреждений для успешной работы коридора, подписание соглашений между дорогами, а также между дорогами и учреждениями

2. *политические цели*

- Учет аналитических мнений других ж.д. - участников при выработке конкретных структурных соглашений с тем, чтобы принятые решения могли быть в основном осуществлены
- Другая цель заключается в проведении регулярных встреч на высшем уровне всех заинтересованных организаций с целью достижения соглашения между ними, подвигнуть их на принятие решений и их осуществление

3. *коммерческие цели*

Для эффективной организации движения, которое конкретно отвечало бы желаниям зарубежных грузоотправителей, необходимо принятие оперативных решений, способствующих коммерческому и финансовому успеху таких поездов .

Как только будут приняты условия, реализация проекта предоставит возможность иностранным грузоотправителям эффективно использовать транспортный коридор.

2.1.3 Техническое задание и первоначальный отчет

Техническое задание касается двух основных технических результатов проекта:

- установка тарифов для трансконтинентальных маршрутов
- определение приемлемых расписаний для транзитных поездов
- Следовательно, первоначальное предложение консультантов предусматривало интеграцию двух моментов в нормативные рамки, которые бы касались лишь операций с международными грузовыми поездами (в противоположность внутригосударственным нормативным правилам, разработанным в тесном сотрудничестве с другим проектом ТРАСЕКА “ Законодательные и нормативные правила “)
- Один из пунктов проекта подразумевает создание самого регулирующего органа

Однако данный подход не решил конкретно вопрос ускоренного претворения и не принес быстро ощутимых материальных коммерческих и финансовых результатов.

По результатам предварительной поездки и в соответствии с инструкциями, полученных от Управляющего заданием, консультантам удалось скорее интегрировать данные технические пункты проекта в коммерчески ориентированные рамки, где инструментом развития международных

перевозок могло бы стать коммерчески заинтересованное лицо, нежели какой-то абстрактный нормативный орган.

2.2 Ключевые факторы успеха

Для успеха этого предприятия, должны быть соблюдены три основных условия

2.2.1 Соглашения по взаимовыгодным целям и соотнесенным средствам

С целью достижения коммерческого и эксплуатационного успеха необходимо принятие совместных ответственных решений и их последующее претворение.

Соглашения могут быть достигнуты только в тех областях, в которых заинтересованы стороны и где ожидаемые преимущества и выгоды намного превышают потенциальные опасения и разногласия.

Поэтому, проект сосредоточен на :

- потенциально новом характере ж.д. перевозок, инициатива которых в настоящее время передана автомобильным дорогам или другим железным дорогам и, в следствии этого, необходимы меры для восстановления былой роли ж.д.
- высокий уровень перевозочного сервиса за который может быть уплачена цена выше средней, таким образом, чтобы внимание было бы сосредоточено на улучшении оказываемых транспортных услуг, нежели на дальнейшем понижении цен на них.

В конечном итоге, у участников (железных дорог) не будет необходимости сдавать свои благоприятные позиции, а скорее всего они будут думать о предполагаемых преимуществах и благах, которые можно добиться лишь только через совместные действия.

2.2.2 Поддержка на высоком уровне

Проблемы многочисленных трудных участков системы ж.д. вполне предполагаемы, иногда они находятся за пределами влияния самих ж.д.

Для обеспечения успеха пилотной эксплуатации, некоторые проблемы требуют безотлагательного решения и, в случае необходимости, не дожидаться внесения касающихся к делу нормативных правил в формальное законодательство.

Это, очевидно, потребует поддержки на высоком уровне со стороны всех стран участников проекта и может быть достигнуто, если ставки будут оправданы.

2.2.3 Ранние, зримые успехи

Первоначальные обязательства будут устойчивы лишь при условии достижения скорых материальных успехов, оправдывающих затраченное время и усилия, вложенных в поддержку проекта.

Следовательно, приоритетом проекта является скорейшая отправка прямых прибыльных поездов.

2.3 Полезность для каждого из участников

Предполагается, что Проект будет полезен непосредственно всем участникам:

<u>Участники</u>	<u>Полезность - причастность</u>
Государства ТРАСЕКА	Более эффективные связи по взаимным перевозкам
Железные дороги	Более финансово независимые ж.д. компании
Банки развития	Увеличенные доходы и прибыли
	Возросшая возможность получения финансирования для необходимых вложений
	Возросшая возможность клиентов покрыть займы, предоставленные банками
	Возросшая целесообразность подачи заявок на предоставление займов, если они могут быть использованы для коммерчески выгодных целей
Международные клиенты	Более надежные и более дешевые транспортные связи

2.4 Основные компоненты и методы работ

Краткосрочные цели будут состоять из четырех основных компонентов:

Кроме того необходимо учесть и другие вопросы

2.4.1 опрос клиентов

Опрос предполагаемых пользователей маршрута Трасека, имеет две цели:

- выявить условия, при которых маршрут ТРАСЕКА будет более привлекательным для них, как основу для будущих переговоров с ж.д. компаниями
- определение заказчиков, которые могли бы быть первыми партнерами по доставке определенного количества и вида грузов пилотными поездами по маршруту ТРАСЕКА при соблюдении определенных условий.

В настоящее время производится опрос потенциальных клиентов, какие грузы они хотели бы ввозить и вывозить, какие маршруты они используют в настоящее время, с какими проблемами они сталкиваются, чтобы убедиться в том, что маршрут Трасека, при определенных конкретных условиях мог улучшить существующую практику перевозок. Чтобы сравнить конкурентоспособность Трасеки, необходимо обсудить цены последовательно по звеньям и по различным направлениям при заданном уровне цен.

Отдельные результаты будут представлены завтра.

Мы ожидаем, что рабочий модуль предоставит

- необходимую информацию о предпринимаемых мерах, чтобы сделать маршрут более привлекательным
- мнения о конкурентном уровне цен
- предварительный список возможных целей для отправки прямых поездов.

2.4.2 Стоимостная оценка

В настоящее время производится тщательная оценка стоимости действующих поездов, преследуя две цели:

- Установка уровня цен не ниже убыточных для ж.д
- представление стоимостных параметров, как основ разделения прибылей

Расчет себестоимости требует интенсивного использования прикладной программы, разработанной SYSTRA, работающей в роли консультирующей фирмы для Французской ж.д. (SNCF) Данная программа называется "SysManagement" и позволяет легко оперировать данными по затратам в рамках организационной сети, используемой компанией. Она представляет практические выкладки по стоимостным оценкам транспортных услуг, начиная с внутренних услуг и заканчивая услугами, на которые ориентируются заказчики.

Для того, чтобы европейские эксперты ознакомились с существующей практикой, источники данных, объем заказов по стоимости (примерно одинаков во всех государствах Трасека) в Ташкенте была проведена краткая предварительная методологическая работа.

Предварительное изучение, планируемое также в Узбекистане, позволит на ранней стадии произвести оценку себестоимости для Узбекской ж.д. и, возможно, применительно к отдельным частям маршрута Трасека, по которым пройдут пилотные поезда. В ходе предварительного изучения "SysManagement" будет адаптирована к конкретной службе ж.д. Узбекистана. Ввиду того, что все ж.д. Трасеки включают в себя в основном общие привычные правила работы, предусматривается, что дальнейшая адаптационная работа для других ж.д. Трасеки будет минимальной.

На учебном семинаре представители всех ж.д. Средней Азии поделятся своей и международной практикой измерения затрат, придут к единому пониманию их общих проблем, научатся пользоваться программой "SysManagement", и вернутся домой с микрокомпьютером, которым они будут пользоваться во время учебных занятий. По возвращении домой они смогут пользоваться теми данными, которые будут в их сети по расчету затрат, связанных с движением поездов.

В дальнейшем такие же занятия будут проведены в Тбилиси для республик Закавказья.

После проведения учебных занятий будут организованы вспомогательные поездки для отдельных республик, чтобы оказать помощь в сборе, обработке и расшифровке данных.

2.4.3 Вопросы расписания

Данный заголовок может несколько смутить вас, т.к. известно, что ж.д. ССР имеют мировой опыт составления расписания.

Целью данной работы является не технические разработки, а скорее

- предварительное определение препятствий, стоящих на пути бесперебойного и надежного движения поездов
- организация и составление плана на случай чрезвычайных обстоятельств
- включение этих параметров в такие расписания, которые были бы надежными, а также
- оказание формальной поддержки отдельным участникам, вступившим в соглашение по этим расписаниям и соответствующим планам по чрезвычайным ситуациям.

В настоящее время эксперты начинают последовательно посещать каждую республику, встречаясь с руководителями служб ж.д., ответственных за эксплуатационные вопросы с целью выявления реальных препятствий и способов их устранения.

Не стоит делать приоритетным оптимизацию ж.д. путей, а сосредоточить внимание на нуждах клиентов.

2.4.4 Совместные операции с поездами и связанные с ними вопросы

2.4.4.1 Первая ознакомительная поездка: Совместная деятельность

Клиенты маршрута Трасека рассматривают его как единый маршрут и, следовательно, ожидают, чтобы ж.д. Трасеки выглядели как единая организация.

Чтобы достигнуть такого уровня необходимы совместные эффективные меры.

Для того, чтобы ускорить решение этих вопросов, проектом предусматриваются ознакомительные поездки в:

- Швейцарию с компанией Interfrigo/Intercontainer, которая решает эти вопросы уже на протяжении 30 лет, сотрудничая с европейскими ж.д. компаниями
- во Францию, Брюссель и, возможно, Германию вместе с представителями служб грузовых ж.д. перевозок с целью проведения обсуждений схем будущего сотрудничества между ними и Interfrigo/Intercontainer.

Данный вопрос включен в повестку дня рабочей встречи.

2.4.4.2 Вторая ознакомительная поездка: маркетинг грузов

Маркетинг грузов, проводимый западноевропейскими ж.д. круто изменился за последние годы.

Успешная конкуренция с автотранспортом стала жизненно важной для ж.д. и они предпринимают для этого соответствующие шаги.

Ознакомительная поездка должна быть организована для представителей ж.д. для встречи с их западноевропейскими коллегами для обсуждения этих вопросов.

2.4.4.3 Организация регионального клирингового центра

При разрешении долговых споров между компаниями обычно возникают два нежелательных последствия:

финансовые затраты, взимаемые банками или иными финансовыми посредниками, участвующими в разрешении спора

задержки при переводе денег, возможное расхождение по суммам исков

Европейские ж.д. и паромные компании совместно организовали региональный клиринговый центр (РКЦ) в Брюсселе (ВСС) с целью сделать эти процессы более эффективными.

Проект включает участие представителей ВСС для создания РКЦ в регионе Трасека.

Данный вопрос включен в повестку дня встречи.

2.4.4.4 Услуги по страхованию

Международные грузоотправители естественно заботятся о том, чтобы их грузы были застрахованы.

Формы страхования, применяемые в некоторых видах грузовых перевозок в регионе Трасека в настоящее время не соответствуют международным стандартам.

Отличие их от международных конвенций отчасти объясняет это.

Проект в рамках программы Трасека предусматривает следующее:

- разработку новых принципов страхования, чтобы заполнить существующий пробел

- содействовать присоединению к международным конвенциям (Union Internationale des Chemins de Fer).

Проект поддерживает связь со страховыми компаниями региона Трасека, желающими заняться этим бизнесом и предоставлять страховые услуги на выгодных условиях.

Этот вопрос будет включен в повестку дня следующей рабочей встречи.

2.4.4.5 Информационные услуги

Коммерческая организация, ответственная за маршрут, для собственной эффективности и для того, чтобы информировать заказчиков о предполагаемых или текущих проблемах, должна сама заботиться о передвижении вагонов и их содержимом.

Для этого необходима эффективная связь с АСУ и эффективная процедура использования информации, полученной через АСУ с последующей передачей ее клиентам по мере надобности.

Этот вопрос решается смежными проектами Трасека.

2.4.4.6 Мультимодальные перевозки

Для клиентов, находящихся вдали от центральных ж.д. узлов, автотранспортные перевозки действительно являются более выгодными, т.к. они могут предложить доставку "от двери до двери", что будет предпочтительнее, даже несмотря на их более высокую стоимость. Если расстояние меньше 1000 км, то это преимущество может быть решающим.

При перевозках на дальние расстояния ж.д. может быть конкурентноспособной только в том случае, если она впишется в схему мультимодальных перевозок, где конечная доставка может быть осуществлена автотранспортом на меньших расстояниях.

Связанные с этим вопросы разрабатываются другим проектом Трасека. Возможно, что их будет необходимо решать, когда дело дойдет до отправки прямых поездов.

2.4.4.7 Благоприятные экономические зоны

Наше техническое задание призывает расследовать возможность создания свободных экономических зон.

В условиях Трасеки важны два вопроса, которые заслуживают изучения:

- особый статус зданий и сооружений грузинских портов
- промежуточные склады (без таможенной очистки) на маршруте Трасека и соответствующие процедуры таможенной очистки

Второй вопрос решается смежным проектом Трасека.

Первый вопрос будет решаться в рамках этого проекта

КООРДИНАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ

1. ЦЕЛИ КООРДИНАЦИОННОГО КОМИТЕТА

Основные цели :

- изучение результатов предварительных обзорных заданий, выполненных экспертами проекта
- рекомендации по урегулированию отдельных вопросов, в случае необходимости по ходу выполнения проекта с целью достижения поставленных целей проекта
- знакомить железные дороги и государственные власти с предлагаемыми мерами
- осуществлять обратную связь с проектной группой , освещая воздействие предложенных мер

2. СОСТАВ КООРДИНАЦИОННОГО КОМИТЕТА

Он будет состоять из следующих участников:

А. Постоянные члены:

- по одному ведущему представителю от каждой ж.д.
- один ведущий представитель от Каспийского грузового пароходства

Б. Представительство Комитета:

- представители проектной группы : Директор проекта, Управляющий проектом, вовлеченные эксперты ,
- представители структур ТАСИС и ТРАСЕКИ

В. Приглашенные стороны:

В зависимости от повестки дня заседаний комитета на них могут приглашаться третьи стороны.

- Представители Европейского Банка Реконструкции и Развития, а также Азиатского Банка Развития будут приглашены, так как эти банки проявляют

ТРАСЕКА

Железные дороги. Структура межгосударственных тарифов и расписаний движения

особый интерес к развитию железнодорожных перевозок в регионе ТРАСЕКА.

3. ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВО

Представитель приглашающей железной дороги будет автоматически председательствовать на заседаниях координационного комитета.

Так как первое заседание координационного комитета будет проведено в Ташкенте, первым председателем будет г-н Эрметов Н.Э.

4. ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ

Команда проекта будет осуществлять вопросы, связанные с работой секретариата. Он будет организовывать все сессии комитета с принимающей железной дорогой. Он будет также заниматься распределением отчетов и документов, которые будут составляться в течение каждой сессии.

5. БУДУЩИЕ КООРДИНАЦИОННЫЕ КОМИТЕТЫ

Будущие заседания координационного комитета

Заседания Координационного комитета будут проводиться через каждые два - три месяца.

В конце каждого заседания, постоянные представители будут определять дату и место следующего заседания комитета.

6. ПОВЕСТКИ ДНЯ БУДУЩИХ КОМИТЕТОВ

Для будущих заседаний комитета повестка дня будет готовиться проектной группой. Она будет основана на результатах, достигнутых к конкретной дате и приоритетах, выдвигаемых постоянными членами комитета.

Мы ожидаем, что участники, особенно постоянные члены, будут информировать своих коллег на местах о содержании проекта и его целях в той степени, что может оказать содействие в достижении его конечных целей.

ТРАСЕКА**Железные дороги. Структура межгосударственных тарифов и расписаний движения****1.3.1.ПРОГРАММА****ФЕВРАЛЬ 9-10**

Встреча делегации

Доставка в гостиницу "Узбекистан"

Завтрак, обед, ужин

ФЕВРАЛЬ 11

8-9.30	Завтрак
9.30	Отъезд от гостиницы в конференцзал Управления железной дороги
10.00-10.10	Открытие и вступительная речь Господина Рахимова, Зам. Премьер министра Республики Узбекистан
10.10.-10.20	Координационный Комитет, утреннее заседание
13.25	Отъезд в ресторан "Ариран"
13.30-14.30	Обед
14.40	Отъезд из ресторана "Ариран" в конференцзал Управления железной дороги
15.00-17.40	Координационный Комитет, вечернее заседание
17.40	Отъезд в гостиницу "Узбекистан"
18.30	Отъезд от гостиницы Узбекистан в ресторан "НАВРУЗ"
19.00-21.00	Прием в ресторане "НАВРУЗ", организованный Узбекской железной дорогой Господин Эрметов, начальник железной дороги Узбекистана Господин Фазиев, Президент ассоциации Узбексавдо
21.00	Отъезд в гостиницу "Узбекистан"

ФЕВРАЛЬ 12

Отъезд делегации. Доставка в аэропорт

1.3.2 ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ

- 9³⁰ - 10⁰⁰ Отъезд из гостиницы**
- 10⁰⁰ - 10¹⁰ Открытие и вступительная речь Заместителя
Премьер-Министра РУ господина Рахимова К.Р.
- 10¹⁰ - 10²⁰ История и цели создания ТРАСЕКИ Майкл Симс,
Региональный
Координатор
- 10²⁰ - 10³⁰ Представление консорциума Марк Ландрин
SISIE / CALBERSON / SYSTRA, ответственного Жан-Луи Романини
за проект "Межгосударственные железнодорожные Винсент Эрио
тарифы и расписание движения"
- 10³⁰ - 10⁵⁰ "Оценка конкурентоспособности маршрута Марк Ландрин
ТРАСЕКА", первый отчет об ожиданиях клиентов
- 10⁵⁰ - 11¹⁰ Вопросы / ответы
- 11¹⁰ - 11²⁰ "Методологии калькуляции издержек". Обзор Оливье Дерёдр
"SYSMANAGEMENT"
- 11²⁰ - 11⁴⁰ Вопросы / ответы
- 11⁴⁰ - 12⁰⁰ Перерыв на кофе**
- 12⁰⁰ - 12¹⁰ "Клиринговый центр железнодорожной сети Винсент Эрио
ТРАСЕКА". Дополнение к проекту



ТРАСЕКА

Железные дороги. Структура межгосударственных тарифов и расписаний движения

12¹⁰ - 12³⁰ Вопросы / ответы

12³⁰ - 12⁴⁰ Выступления представителей Азиатского Банка
Развития и Европейского Банка Реконструкции
и Развития Р.Соин (АБР)
Л.Норден (ЕБРР)

12⁴⁰ - 13⁰⁰ Обсуждение вопросов, связанных с финансированием
развития железных дорог

13⁰⁰ - 14³⁰ Обед

15⁰⁰ - 16⁰⁰ Открытая дискуссия: обсуждение вопросов, выбранных
участниками

16⁰⁰ - 16²⁰ Перерыв на кофе, чай

16²⁰ - 16⁴⁰ Презентация ознакомительной поездки в Европу Жан-Луи Романини

16⁴⁰ - 17⁰⁰ Общее краткое заключение по первому заседанию
комитета, определение даты и места проведения
следующей встречи Эрметов Н.Э.
Жан-Луи Романини

17⁰⁰ - 17³⁰ Закрытие заседания Марк Ландрин



ТРАСЕКА

Железные дороги. Структура межгосударственных тарифов и расписаний движения

Добро пожаловать в Ташкент,

Первая встреча нашего Координационного Комитета - это уникальная возможность для нас всех поделиться своими мнениями по поводу того, что мы ожидаем от инициативы TRACECA для того, чтобы приступить к принятию совместных решений по объединенным операциям с трансконтинентальными поездами.

Мы будем признательны, если Вы прочтете этот документ внимательно.

Наша общая цель - облегчить Ваше пребывание здесь в Ташкенте и сделать саму встречу по возможности продуктивной.

Мероприятие, которое будет проходить завтра, это не семинар - информация участников и не рабочее заседание, где участники пытаются найти решения поднятых проблем, а нечто среднее между ними, это первая и очень важная встреча ответственных лиц, объединенных общими целями и собирающихся принять решение с целью достижения этих целей.

Для эффективности встречи, помимо приглашенных участников - наших хозяев со стороны правительства Узбекистана, представителей программы TRACECA и нашего проекта, на эту встречу приглашены также следующие лица:

- по одному ведущему представителю от каждой железной дороги (ж.д.) в рамках региона TRACECA
- по одному ведущему представителю от каждого банка развития, проявляющего интерес к развитию железнодорожных перевозок в регионе TRACECA это: Азиатский Банк Развития (АБР) и Европейский Банк Реконструкции и Развития (ЕБРР)

Предоставленный Вам пакет документов предоставит Вам необходимую основную информацию для того, чтобы завтрашний день прошел в активных дискуссиях и в принятии коллективных решений в противовес односторонне изложенного предоставленного информативного материала.

Как часть пакета, данная ознакомительная информация записка предназначена как можно шире предоставить состоятельность и многогранность наших целей, наших сегодняшних выводов, методов работы, а также уже используемых и предлагаемых концепций. Мы надеемся, что Вы найдете это уместным полезным. Это отвечает на многие Ваши вопросы и вопросы Ваших коллег, которые задавались нам с момента посещения государств в рамках TRACECA с сентября 1996 года, пять месяцев назад.

Сопроводительные документы содержат информацию с целью выбора по Вашему усмотрению. Копия материалов презентации на встрече прилагается.

Мы прилагаем, также чистый листок обратной связи для внесения личных замечаний и предложений по дальнейшему улучшению организации таких встреч.

Очень важно, Вы уедете из Ташкента после подведения официальных итогов и выводов.

Мы надеемся, что эти выводы оправдают Ваши ожидания.

Жан Луи Романини

Винсент Эрио

Директор проекта

Менеджер проекта

ТРАСЕКА

Железные дороги. Структура межгосударственных тарифов и расписаний движения

Что такое ТРАСЕКА?

Программа ТРАСЕКА была принята в мае 1993 года на конференции проведенной в Брюсселе, данная программа объединяет Министерства торговли и транспорта восьми стран участниц ТРАСЕКИ (пять Центрально Азиатских Республик и три Кавказские Республики). Было решено создать программу по техническому и финансовому содействию Европейского Сообщества, которая предусматривает создание транспортного коридора Восток - Запад через Европу, проходящий вдоль Черного моря через Кавказ, Каспийское море и Центральную Азию до самых границ Китая.

Программа предусматривает региональное сотрудничество в вопросах транспорта, а также совмещение региональных и международных систем как с материальной. точки зрения так и с коммерческой .

Программа затрагивает проблемы портов, железнодорожный сектор а также систему автомобильных дорог региона. Финансовую поддержку в виде инвестиций наряду с технико-экономическими исследованиями будут осуществлять крупные мировые банки развития, проявившие интерес к данной программе. Несколько сопутствующих проектов предусматривают реабилитацию и модернизацию инфраструктуры региона.

ТРАСЕКА поддерживает развитие системы транспортного менеджмента с тем чтобы преобразовать ее в самостоятельную, устойчивую систему, способную работать в свободных рыночных условиях.

Реализация программы будет проводиться в тесном сотрудничестве с местным правительством и международными финансовыми институтами.

Необходимы доработки. Приводя данные обстоятельства мы могли бы ожидать от проекта ТРАСЕКА выделение долгосрочных кредитов населению Региона и станет моделью международного технического сотрудничества.

Майкл Симс

Региональный координатор Tasic



ТРАСЕКА

Железные дороги. Структура межгосударственных тарифов и расписаний движения

Уважаемый Министр,

Уважаемые Президенты и Генеральные Директора,

От имени Концерна AXIS-CALBERSON-SYSTRA, я хотел бы горячо поблагодарить Вас за Ваше присутствие на первой рабочей встрече Управляющего Комитета, организованного в связи с исследованием "TRACECA ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ - СТРУКТУРА МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ ТАРИФОВ И РАСПИСАНИЙ ПОЕЗДОВ" доверенным нам Европейским Союзом в рамках проектов TACIS.

Я благодарю узбекские власти, которые нас принимают здесь, а также Администрацию Государственной Акционерной Компании "Узбекистон Темир Йуллари", которая позволила нам организовать эту рабочую встречу в их прекрасном здании.

Вы знаете уже Жана-Луи Романини? Он является директором проекта и Винсент Эрио, менеджер проекта. Ирина и Анастасия - наши сотрудницы, которые работают в нашем офисе в Ташкенте и Паскалин, ответственная сотрудница нашего офиса в Париже, прибыла на несколько дней специально для участия в нашем заседании.

Я приветствую представителей Европейского Союза, г-на Симса и его сотрудников, представителей международных финансовых институтов: Азиатский Банк Развития и Европейский Банк Реконструкции и Развития.

Почему Координационный Комитет ?

Какое значение мы придаем этой рабочей встрече?

Имеется в виду обмен мнений между нами, различными административными структурами железных дорог, и нами, уполномоченными предоставить Вам нашу поддержку и опыт.

Во время нашей сегодняшней рабочей встречи мы представим Вам доклад о проведенной нами работе и ждем Ваших комментариев, советов, критических замечаний.

Благодаря такому конструктивному обмену мнений, взаимной откровенности, мы сможем продвигаться вперед и достигать наши цели. Это позволит администрациям железных дорог, которые Вы представляете, приспособить свою политику к потребностям Ваших стран.



ТРАСЕКА

Железные дороги. Структура межгосударственных тарифов и расписаний движения

Политика, которая должна учитывать:

- Критерии рыночной экономики, на которую Вы ориентируетесь;
- Обмен свежей информацией между нами и остальными странами мира;
- Новое окружение, эволюция экономической стратегии каждой из Ваших стран, которые приведут Вас к необходимости установления новых подходов к работе между Вами.

Мы находимся здесь, чтобы помочь Вам прийти к этому, но чтобы добиться успеха, нам необходимо Ваше участие.

Предлагаю Вам создать вместе наш "Клуб", члены которого будут рады регулярно встречаться на следующих рабочих встречах Управляющего Комитета для того, чтобы определить какие успехи достигнуты в Вашей миссии, в нашей миссии.

А теперь, если Вы готовы, за работу.

Я, к сожалению, должен отменить отсутствие среди нас члена нашего клуба на нашей первой рабочей встрече.

Мы узнали вчера к концу дня, что делегация Туркменистана не имеет возможности быть с нами.

Я должен отметить, что Республика Туркменистан подписала Договор между Грузией, Азербайджаном, Туркменистаном и Узбекистаном о координации деятельности железнодорожного транспорта.

Марк Ландрин

Консорциум SISIE- CALBERSON -SYSTRA

ТРАСЕКА

Железные дороги. Структура межгосударственных тарифов и расписаний движения

Изучение рынка

1. Ситуация до 1990 года : Историческая справка

Констатировано преобладание перевозок груза по железной дороге. 95 % всех перевозок было осуществлено с Республиками бывшего Советского Союза и странами СЭВ .

2. Ситуация в настоящее время .

Мы констатируем резкий спад объема перевозок, приблизительно 90 % по сравнению с предыдущим периодом .

Мы выявляем 4 основные причины снижения объема перевозок:

1. Снижение товарообмена между Новыми независимыми Республиками и Россией.
2. Еще более ограниченный товарообмен с другими странами мира.
3. Появление конкурентов - автотранспортных перевозчиков Ирана и Турции.
4. Отсутствие соответствующей реакции железной дороги, которая была не готова к проведению активных коммерческих действий. До настоящего времени клиентура была "пленницей" и была вынуждена из-за плановых директив перевозить грузы по железной дороге.

3. Изучение рынка в Узбекистане

Было изучено 50 или точнее 52 предприятия.

Изучение осуществлялось в двух направлениях:

Импортные и экспортные потоки.

По каждому из этих потоков мы проанализировали соответственно крупные предприятия , средние и малые предприятия.

1. Импорт в Узбекистан:

Почти все контракты были заключены на условиях поставки С и F назначения .

Поставка груза обычно осуществляется объемом , более, чем несколько тонн.

Она состоит из нескольких более мелких партий груза , принадлежащих разным клиентам. Это может быть объяснено существующей системой распределения доставленного груза в стране. Эта система централизована и принадлежит государству.

Мы провели изучение различных предприятий , и в зависимости от величины предприятия (крупные и малые предприятия), мы констатируем следующее:

ТРАСЕКА

Железные дороги. Структура межгосударственных тарифов и расписаний движения

1.1 Крупные предприятия

Большая часть перевозок осуществляется по железной дороге.

В общем, одна поставка включает в себя несколько вагонов.

Клиент/ Отправитель сам определяет способ транспортировки и он оплачивает все расходы связанные с транспортировкой. Он обычно сам выбирает экспедитора и поручает ему изучение выполнение транспортной перевозки.

Выбор экспедитора осуществляется исходя из следующих критериев:

Безопасность

Скорость

Цены

Этот выбор варьируется в зависимости от спроса клиента.

Обычно используемый маршрут- Северный путь через Брест-Чоп или Балтийские порты.

Имеется в виду традиционный маршрут, навязанный МПС в период существования Советского Союза.

В настоящее время тарифы все еще устанавливаются МПС или ТРАНСРАЙЛ.

Узбекские получатели в целом удовлетворены выбором, сделанным отправителями. Они не имеют еще рефлекса “ рыночной экономики”, который состоит в быстром , почти автоматическом предложении других вариантов (решений). Срок доставки из Европы составляет в среднем один месяц.

Поставка маленьким количеством, порядка 20 тонн все чаще осуществляется грузовиками. Цена перевозки выше, но доставка производится в более сжатые сроки: приблизительно 20 дней.

1.2. Средние предприятия

Небольшой объем перевозок с европейскими странами. В этом случае как средство перевозки используют грузовики.

Для товаров народного потребления, продаваемых на базарах, как средство перевозки используют грузовики: турецкие и иранские.

2. Экспорт из Узбекистана

Существующие экономические структуры страны как следствие имеют то, что только крупные компании имеют доступ к рынку экспорта.

Экспортный товар - это в основном сырье или полупромышленная продукция, которая не имеет высокой добавочной стоимости.

Соответственно получается внушительное количество груза, которое требует транспортировки теми средствами, специально предназначенными для перевозки крупных грузов. Таким средством транспортировки является железная дорога и корабль.

Большая часть экспорта представленного текстильной продукцией, рудой, хлопком осуществляется по железной дороге по Северному маршруту.

ТРАСЕКА

Железные дороги. Структура межгосударственных тарифов и расписаний движения

Для соседних стран, Ирана и Турции, из-за цен и качества доставки перевозка грузовиками составляет конкуренцию железной дороге.

По решению Президентов Республик Кавказа и Центральной Азии предприятия, находящиеся под контролем государства, начинают использовать коридор ТРАСЕКА.

Как правило, доставка осуществляется надлежащим образом, но пользователи этого маршрута встречаются с трудностями в портах, при пересечении Каспийского моря и с качеством вагонов, представляемых для перевозки.

Мы думаем, что будет полезно провести изучение плохой организации работы железной дороги по этому коридору, исправить их как можно скорее, для того чтобы сделать этот путь привлекательным для клиентов.

Промежуточные выводы

Результаты изучения, которые мы Вам представляем, касаются только Узбекистана.

На следующих неделях мы проведем такое же исследование в семи остальных странах коридора ТРАСЕКА.

Резкое снижение объема железнодорожных перевозок связано не только с конкуренцией по сравнению с другими средствами транспортировки.

Основной причиной резкого снижения объема перевозок является сокращение потоков между Узбекистаном и, возможно, другими странами коридора ТРАСЕКА и другими регионами мира.

Но, имейте в виду, что клиентура железной дороги не является больше "пленницей".

Все больше и больше клиент может выбирать свое средство транспортировки и маршруты доставки.

Параллельно, продавцы и покупатели стали более свободными в определении условий поставки при составлении контрактов по продаже.

Тот факт, что Вы оплачиваете транспортировку предлагает Вам выбор в средствах транспортировки.

В случае неоплаты, остается возможность переговоров с той стороной, которая решает вопросы транспортных издержек.

Как действовать в этой ситуации?

Мы предлагаем Вам вместе проанализировать эту проблему.

Проанализируем наши сильные и слабые стороны.

Каковы сильные стороны Северного маршрута, нашего основного конкурента?

Каковы слабые стороны коридора ТРАСЕКА?

Как нам кажется, существующая политика - это снижение тарифов. Единственно ли это возможная политика?

Если да, то почему?

Если нет, то почему?



ТРАСЕКА

Железные дороги. Структура межгосударственных тарифов и расписаний движения

Марк Ландрин

Ассоциация SISIE- CALBERSON- SYSTRA

НЕОБХОДИМЫЙ ПРОФИЛЬ ОТВЕТСТВЕННОГО ЗА УСТАНОВКУ SYSMANAGEMENT НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Чтобы использовать его в наилучших условиях и с данными как можно более достоверными и точными, на железной дороге должна быть организована рабочая группа. Координатор, назначенный Дирекцией железной дороги, будет нести ответственность за установку и эксплуатацию системы управления SYSMANAGEMENT.

Необходимые знания и опыт:

- Экономическое образование в области бухгалтерского учета, статистики, финансов и управления.
- Опыт по хозяйствам, организации и функционированию железной дороги.
- Способность к управлению и обучению рабочей группы.
- Хорошее знание системы бухгалтерского учета, финансов и статистики железной дороги.
- Открытость принципам рыночной экономики.
- Интерес к информатике и минимум знаний в этой области (система Windows, табличный редактор, база данных, обработка текста и т.п.).

Поставленные задачи:

- Управлять рабочей группой, составленной для железной дороги страны. Эта рабочая группа должна будет:
 - собирать бухгалтерские и статистические данные, которые улучшат модуль и позволят получить результаты;
 - обеспечить согласованность и анализировать полученные результаты;
 - предоставлять результаты Дирекции железной дороги.
- Развивать моделирование в зависимости от потребностей в анализе и возможных изменений в организации железной дороги.
- Обеспечить обучение других специалистов железной дороги, привлеченных к использованию данной программы управления.

Степень ответственности:

- Доступ к бухгалтерской и статистической информации железных дорог.
- Разрешение привлечения начальников служб, которых касаются результаты и владеющих необходимой информацией (бухгалтерский учет, финансы, статистика, движение, подвижной состав, инфраструктура, информатика).



ТРАСЕКА - Железные дороги

Структура межгосударственных тарифов и расписаний движения

Освобождение от основной деятельности:

- Полное освобождение от основной деятельности в течение всего срока обучения.
- Время, отведенное для развития и внедрения SYSMANAGEMENT на железной дороге (в зависимости от условий развития, принятых дирекциями железных дорог каждой страны).

Оливье Дерёдр
Эксперт по транспорту



ТРАСЕКА

Железные дороги. Структура межгосударственных тарифов и расписаний движения

ПРЕСС-РЕЛИЗ

Вторник 11, Февраля 1997 года

Встреча, которую возглавил премьер - министр Республики Узбекистан господин Рахимов К.Р. , проводилась в управлении Железной Дороги .

Основной темой встречи было "содружество между компаниями железных дорог по осуществлению более быстрого и более короткого пути к Черному морю".

Встреча была организована совместно с Железной дорогой Узбекистана и программой ТАСИС /проект ТРАСЕКА, при содействии Премьер министра господина Султанова У.Т. и при активном участии Азиатского банка развития и Европейского банка реконструкции и развития.

ТРАСЕКА создана по инициативе программы ТАСИС Европейского Сообщества. Основной целью является способствовать содействию интеграции южных государств СНГ в мировую экономику путем улучшения транспортных маршрутов, связывающих ее с Черным морем.

Трасека поддерживает проекты , изучающие наиболее связанные с ней вопросы и способствует созданию эффективных транспортных моделей.

Данный Проект особенно фокусируется на работе железных дороги. Его целями является создание условий , необходимых для эффективной работы трансконтинентальных поездов.

Общей целью проекта является создание базы для коммерческого успеха поездов пересекающих регион ТРАСЕКИ, который перерастет в финансовый успех для участвующих железных дорог и Каспийского пароходства.

Господин Рахимов сделал вступительный доклад, за которым выступил Господин Симс, представитель ТРАСЕКИ и представители проекта господа Ландрин, Романини и Эрио.

За выступлениями представителей последовала активная дискуссия участников о том, как совместно содействовать коммерческому развитию железнодорожных маршрутов.

Первая презентация представила точку зрения международных клиентов железных дорог , показывающая каких именно действий они действительно ожидают от железных дорог перед тем , как максимально использовать коридор ТРАСЕКА

Вторая презентация показала , как консультанты ТРАСЕКИ начали работать с железными дорогами по оценке себестоимости работы железных дорог, как первый шаг вперед по определению оптимальной структуры цен для маршрута ТРАСЕКА

Третья презентация представила концепцию регионального клирингового центра для железных дорог для улучшения эффективности из финансовой и коммерческой работы.

Четвертая презентация подчеркнула интерес банков развития к железным дорогам региона ТРАСЕКА.

День закончился обзором обещаний , данных железными дорогами региона ТРАСЕКА , по региональному сотрудничеству, как необходимому шагу на пути к коммерческому успеху. Участники дали согласие , что следующая встреча будет поведена до середины 1997 года в другой стране региона ТРАСЕКА.

ПРИЛОЖЕНИЕ А.2

ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ИЗУЧЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ УЗБЕКИСТАНА

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	2
1. ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ИЗУЧЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ УЗБЕКИСТАНА	2
1.1. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОНТЕКСТ.....	2
1.2. СТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ УЗБЕКИСТАНА	4
1.3. ХОЗЯЙСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ	5
1.3.1. Деятельность, осуществленная в 1995 году	5
1.3.2. Связи между хозяйствами	6
1.4. ХОЗЯЙСТВО "ПЕРЕВОЗКИ"	6
1.4.1. Грузовые перевозки	6
1.4.1.1. Общая политика управления	6
1.4.1.2. Тарифы по перевозкам грузов.....	8
1.4.1.3. Клиентура - Экспедирование - Доставка	9
1.4.1.4. Примечания	10
1.4.2. Пассажирские перевозки	11
1.4.3. Перевозки багажа	12
1.4.4. Подсобно-вспомогательная деятельность	12
1.5. ПРОМЫШЛЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО.....	12
1.6. ХОЗЯЙСТВО СТРОИТЕЛЬСТВА.....	13
1.7. ПРИНЦИПЫ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА.....	13
1.7.1. Принципы учета расходов.....	13
1.7.2. Принципы учета доходов	15
1.7.3. Бухгалтерские документы	15
1.7.4. Оборот информации в учреждениях железной дороги	17
1.8. ИНФОРМАЦИОННАЯ СТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ	18
1.8.1. Слежение за движением по грузовым перевозкам	18
1.8.2. Слежение за движением по пассажирским перевозкам	18
1.8.3. Вычислительные центры отделений	18
1.8.4. Вычислительный центр г.Ташкента	19
1.8.5. Программирование на местах	19
1.8.6. Примечания.....	19
1.9. СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ.....	19
1.10. ФИНАНСОВЫЕ ПОТОКИ.....	21
1.11. КОНТРОЛЬ УПРАВЛЕНИЯ	22
1.12. ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	23
1.13. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	24
ПРИЛОЖЕНИЯ	27

ВВЕДЕНИЕ

Целью исследования является проект, включающий в себя 8 стран, входящих в коридор ТРАСЕКА, а именно:

- в Центральной Азии: Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан,
- на Кавказе: Армения, Азербайджан и Грузия.

Конечная цель проекта состоит в том, чтобы сделать этот коридор экономически эффективным и рентабельным, благодаря исследованию, которое позволит улучшить структуры в следующих различных областях:

- доставка - расписания - качество услуг - гибкость - скорость - жесткие обязательства стран;
- себестоимость в контексте рыночной экономики;
- действующие тарифы;
- распределение доходов между разными странами.

Для упрощения исследований, предусмотрено предоставить в распоряжение железных дорог восьми стран коридора ТРАСЕКА инструмент программирования экономического управления, предназначенный для управления транспортной компанией.

Железные дороги восьми стран, имеющие, в принципе, аналогичную структуру и организацию, функционируют по правилам СНГ.

Такое исследование требует детального изучения организации и структуры. Железная дорога Узбекистана (вынужденный переезд коридора ТРАСЕКА) была выбрана для первого подробного анализа. В Грузии будут продолжены исследования, начатые в Узбекистане. Цель поиска - конфигурация базовых референций. Для 6 остальных стран будет достаточно установить (констатировать) различия по отношению к этим базовым сведениям.

Первый этап, описанный в Главе 1, представляет собой предварительное изучение структур пилотного проекта - ГАЖК "Узбекистон темир йулари".

1. ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ИЗУЧЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ УЗБЕКИСТАНА

1.1. Экономический контекст

Согласно информации, полученной в Департаменте Экономики Посольства Франции (tableau de bord semestriel), в первом квартале 1996 года ВВП увеличился на 1,4 % по сравнению с предыдущим годом.

Был констатирован подъем промышленности, показатели которой в течение двух предыдущих лет были следующими:

- промышленное производство в первом квартале 1996 года возросло на 5 % по сравнению с первым кварталом 1995;
- возрастающие инвестиции на 4,4 %, что представляет собой 30 % ВВП ;
- сектор энергетики больше не является единственным носителем роста - металлургия и легкая промышленность, из которой активно развивается агропромышленный сектор. Такая же эволюция наблюдается в тяжелой промышленности (рост производства стали на 30%), а также промышленность (сельскохозяйственная техника).

Приватизация продолжается и, согласно статистическим данным, обеспечит 44 % внутреннего продукта. Однако, в настоящее время сложно определить с точностью частный сектор.

Темпы инфляции сократились приблизительно до 4 % в среднем в месяц в течение первого квартала (в два раза меньше, чем в том же квартале 1995).

Несмотря на внезапное повышение части государственных тарифов и цен на некоторые товары народного потребления с 1 апреля (с 25 до 50 %), официальная статистика зарегистрировала повышение покупательского спроса на бытовую технику порядка 20 % на первый квартал. Следует отметить, что в 1995 году покупательский спрос упал на 40 %.

Правительство ведет драконовскую денежную политику - национальная валюта, введенная 1 июля 1994 года, в 1995 была девальвирована на 40 %. С начала этого года (1996) официальный курс упал только на 13 %. Чтобы лучше владеть курсом на черном рынке было осуществлено ужесточение контроля за курсом.

Государство контролирует все ресурсы в иностранной валюте - экспортеры таким образом практически все принуждены к репатриации и к продаже всей своей прибыли от экспорта Центральному банку за местную валюту.

МВФ оценивает за 6 месяцев валютные резервы страны для финансирования внешней торговли в 2 млрд. \$, что представляется достаточным.

Впрочем, внешний долг не превышает 10 % от доходов от экспорта.

Либерализация валютного рынка, как было провозглашено в конце 1995 года, была вновь отложена до следующего года.

Структура внешней торговли стремительно развивается, в то время, как импорт и экспорт внутри стран СНГ остается практически на том же уровне.

По данным, предоставленным Госкомпрогнозстатом Узбекистана:

- экспорт за пределы СНГ с 1994 года по 1996 составил соответственно от 1661 \$ до 2700 \$ (предположительная цифра);
- импорт за пределами СНГ развивается с 1994 года по 1995 соответственно с 1402 \$ до 2720 (предположительная цифра);

Структура импорта по странам в Узбекистане в 1995 году:

Внутри СНГ 33 %, из которых половина приходится на Россию

За пределами СНГ:

- Германия 14 %
- США 11 %
- Турция 9,5 %
- Великобритания 9 %
- Южная Корея 7,5 %
- другие страны 6 %, из которых 1,5 % приходится на Францию.

1.2. Структура железной дороги Узбекистана

Железная дорога Узбекистана представляет собой Государственную Акционерную Компанию - ГАЖК "Узбекистан Темир Йуллари". Структура представлена в приложении 1.

Во главе ГАЖК "Узбекистан Темир Йуллари" стоит Председатель, назначенный Советом Министров. Первый заместитель председателя также назначается Советом Министров.

Железнодорожная сеть Узбекистана делится географически на 6 региональных отделений. Каждым отделением руководит директор, назначенный Председателем (Администрацией).

Список отделений:

1. Ташкентское отделение - дирекция в Ташкенте
2. Ферганское отделение - дирекция в Коканде
3. Бухарское отделение - дирекция в Бухаре
4. Приаральское отделение - дирекция в Кунграде
Регион Аральского моря - Автономная Республика Каракалпакстан
5. Каршинское отделение - дирекция в Карши
6. Дирекция Ургенча - дирекция в Ургенче (Хорезмская область)
Небольшое отделение, созданное 1/10/96 по политическим мотивам.

Третий иерархический уровень представляет собой производственные единицы (пассажирские вокзалы, товарные станции, вагонные депо, локомотивные депо, служба пути, сигнализации и др.)

Организация служб осталась практически такой же, как до провозглашения независимости, но разрабатывается проект реструктурирования (сокращение нижестоящего звена отделений). Некоторые учреждения уже прикреплены к Дирекции.

Железная дорога включает в себя 3656 км линий, из которых 489 км электрифицированы (схема линий в приложении 2)

Парк вагонов - 98 856.

Общая численность персонала составляет 56 863 человека, из которых 41 031 отнесены к собственно хозяйству перевозок (данные 1995 г., предоставленные Институтом технических и экономических исследований МПС для всех стран СНГ).

Компания объединяет также определенное количество организаций:

- заводы по капитальному ремонту железнодорожного подвижного состава и производство строительных материалов;
- участие в качестве акционера в предприятиях по отправлению грузов;
- хозяйство сельско-хозяйственной и животноводческой деятельности (земли, прилегающие к линиям);
- жилищно-коммунальное хозяйство;
- социальная сфера (школы, ясли, больницы, магазины, аптеки и т.д.), включающая в себя небольшие предприятия, такие, как Желдораптека, занимающаяся закупкой медикаментов для железной дороги;
- ресторанное и гостиничное хозяйства.

Персонал этих организаций входит в основном в состав Компании.

Национальная компания, несмотря на автономность по своему статусу, находится под прямым наблюдением государства, которое постоянно осуществляет контроль за деятельностью.

Каждое Министерство осуществляет свой контроль в зависимости от своих полномочий.

Региональные комитеты курируют нижестоящие отделения и производственные учреждения.

Заметка: Железнодорожная компания изучает возможность полного реструктурирования по форме типа SNCF (Французская железная дорога), изолируя структуры, которые могли бы быть напрямую подчинены Кабинету Министров и создавая секторы деятельности (пассажирские и грузовые перевозки в приложении).

Нам не было сообщено планов введения; очевидно, впрочем, что государство не будет способствовать введению этого вида организации, который бы повлек за собой оплату государством расходов по инфраструктуре.

1.3. Хозяйства железной дороги

Хозяйства предприятия разделяются на три различных сектора:

- Собственно перевозки (примерно 80% оборота).
- Различные виды производства (примерно 80% оборота).
5 предприятий, обеспечивающих в основном капитальный ремонт подвижного состава, и несколько заводов по производству строительных материалов.
- Здания - конструкции (примерно 5% оборота)

1.3.1. Деятельность, осуществленная в 1995 году

Грузовые перевозки

Перевезенные грузы (тысяч тонн)	46 209
из которых:	
- уголь	3 615
- нефтепродукты	10 156
- химические продукты	2 723
- цемент	3 396
- лес	29
- прочие	20 290
Перевезенные грузы (млрд. тонно-км) или среднее пройденное расстояние в 364 км	16.8
- Средневагонная загрузка	60,1 тонны
- Среднее время оборота вагонов	4,51 дня
- Средний вес-брутто грузовых поездов	2 903 тонны
- Средняя скорость грузовых поездов	41,4 км/ч
- Средняя техническая скорость	30,7 км/ч
- Дневная производительность локомотивов	
1000 тонн/км	860,7
Вагон тонн/км	3 112,0

Пассажирские перевозки

- Количество перевезенных пассажиров(тысяч)	14 476
- Количество перевезенных пассажиров (млн. пассажиро-км) или среднее пройденное расстояние в 173 км.	2 498

Прочая деятельность

- Капитальный ремонт вагонов (количество обработанных вагонов)	2 506
- Мелкий ремонт, осуществляемый ремонтными депо (количество обработанных вагонов)	25 464

Источник информации

Институт технических и экономических исследований МПС
Статистические данные по странам СНГ

1.3.2. Связи между хозяйствами

Каждое хозяйство должно оказывать внутренние услуги другим хозяйствам. Эти услуги определяются в каждом отдельном случае в виде контрактов по форме клиент/поставщик с выставлением счетов, статей гарантии, применением санкций за несоблюдение статей.

Эта же процедура применяется при оказании услуг вне железной дороги.

В данном случае полезно напомнить, что в настоящее время контракты “бартер”, т.е. обмен товарами без платежей, в Узбекистане запрещены.

1.4. Хозяйство “Перевозки”

На базе критериев распределения расходов, определены 4 вида перевозок:

- Грузовые перевозки (около 70% доходов, из них 10% - международные перевозки);
- Пассажирские перевозки (около 15% доходов);
- Перевозки багажа (около 10% доходов);
- Вспомогательные виды деятельности по перевозкам (около 5% доходов):
 - аренда подвижного состава (локомотивы и вагоны);
 - сельское хозяйство (земледелие и животноводство);
 - конечные перевозки;
 - различные услуги по ремонту для клиентов;
 - услуги всех видов (гостиницы, рестораны, кафе, магазины и др.);

1.4.1. Грузовые перевозки

1.4.1.1. Общая политика управления

Это особенно рентабельное хозяйство привлекает всеобщее внимание, и в конце 1995 г. было замечено существенное снижение грузооборота.

По полученным данным, падение, вероятно, остановлено и с начала года намечается улучшение. Этот факт, без сомнения, связан с эволюцией экономической конъюнктуры (см. § 1.1. Экономического контекста)

Железные дороги провели исследования с целью оптимизации грузовых перевозок.

- сотрудничество различных стран Средней Азии;
- точное слежение за прибытием грузовых поездов со стороны центрального диспетчера (централизованное управление всей железной дорогой в Ташкенте);
- ограничение срока ожидания отправки до минимального срока в 24 часа на каждой грузовой станции.

Каждое из 6-ти отделений собирает каждый день в 6ч00 и 18ч00 вагоны, которые могут быть загружены и отправлены с целью составления блок-поезда от 50 до 60 вагонов и тоннажем порядка 3100-3200 тонн.

Данный принцип составления поездов строго соблюдается в странах СНГ. Он исходит из исследования по оптимизации, учитывающего стоимость 1 поезд-км, мощность двигателей, возможности питания электрической энергией, стандарты скорости прибытия, профиль путей.

- создание организмов для обеспечения конечных перевозок с завода на станцию и обратно (с октября одно частное предприятие обеспечивает в Ташкенте данный вид услуг). Это предприятие действует на основе контрактов с железной дорогой.

- создание в 1994 г. акционерного общества по отправке для развития грузооборота (Шош-транс). Это предприятие добилось хороших результатов в 1995 году, развивая перевозки в 40-футовых контейнерах. Структуры и результаты деятельности предприятия фигурируют в приложении 3.

- создание в конце 1995 г. департамента по транзиту (по постановлению Кабинета Министров) - Департамента экспедиции и контрактов. Деятельность данного Департамента заключается в упрощении международных перевозок и транзита через Узбекистан.

С участием фирмы КАЛЬБЕРСОН была создана экономическая группа на основе соглашений, заключенных между пятью странами (Узбекистан, Туркменистан, Таджикистан, Грузия, Азербайджан) и портовыми учреждениями Каспийского моря. В настоящее время проводятся переговоры с целью заключения соглашения подобного типа с Ираном.

- тарифное соглашение по коридору ТРАСЕКА, подписанное в марте 1996 г. между Узбекистаном, Туркменистаном, Азербайджаном и Грузией. Данное соглашение имеет целью снижение на 50% тарифов, установленных Тарифным советом СНГ. Эта мера позволила бы перевезти за 6 месяцев 36 тыс. тонн хлопка; железные дороги должны исследовать рентабельность этого вида перевозок.

- строительство нового пути между Учкудуком и Сутанизгаком в целях уменьшения дистанции и сглаживания неудобств существующей линии, перевозки по которой проходят по территории Туркменистана в два приема (потери времени, связанные с пересечением границы со сменой локомотива и бригады машинистов).

Строительство этой линии проводится Компанией железной дороги благодаря финансированию, осуществляемому государством после многочисленных переговоров. Новая линия будет присовокуплена к собственности Компании.

- строительство новой линии Гайсар - Байсун - Калмкурбан, решение о котором принято в августе 1995 г.

- электрификация линии Джизак - Самарканд - Карши - Бухара.

1.4.1.2. Тарифы по грузовым перевозкам.

Применяемые тарифы по грузовым перевозкам определены Тарифным советом для всех стран СНГ. Тарифы применяются в зависимости от дистанции и вида груза. Для выражения тарифов в валюте каждой из стран (сум для Узбекистана) за общую базу расчетов принят швейцарский франк. Платежи за международные перевозки осуществляются наличностью в валюте или банковским переводом. Последняя процедура достаточно сложна, так как запрос на перевод со счета на счет сопровождается документами, уточняющими № контракта, средство транспорта, описание, происхождение перевозимых грузов и место назначения.

Каждая страна-член СНГ имеет маржу, позволяющую предоставлять некоторые скидки.

На внутренних перевозках тарифы могут быть снижены, но, однако, не более, чем на 35%.

На международных перевозках Президент Компании вправе утверждать скидки, которые устанавливаются в каждом отдельном случае по критериям, учитывающим объем грузов, предназначенных к транспортировке, их вид и дистанцию. Корридор ТРАСЕКА подчинен особому тарифному режиму с марта 1996 г. (см. § 1.4.1.1).

Тарифный комитет не является постояннодействующим органом. Он собирается с 1993 г. один раз в год как правило в январе для определения применяемых внутри СНГ тарифов с 1 апреля по 31 марта следующего отчетного года (Алматы, январь 1997 г.).

12 стран СНГ участвуют в конференции, организуемой каждый год в различных странах. Президентство на конференции обеспечивает глава принимающей страны.

Рабочую базу составляют два документа:

- Международный железнодорожный транзитный тариф, сокращенно МТТ тариф 8100, действителен с 1 октября 1997 г., дополненный приложениями № 31 (изменения 1986 г.). Последнее издание датируется 1991 годом.

- Единый транзитный тариф (приложение к соглашению по международным железно-дорожным перевозкам), сокращенно ЕТТ. Этот документ датируется 1 января 1959 г. и был переиздан 1 января 1967 г. Приложение № 5 (1992 г.) основывается на таблицах расчетов тарифов по транзитным перевозкам по железным дорогам (сокращенно ТУТ)

Каждая из стран СНГ получает за два месяца до конференции предложения по новым тарифам. Тарифы определяются по 4 критериям:

- дистанция пробега;
- процент заполнения вагона (тонн/полезную загрузку);
- вид перевозимых грузов;
- тип вагонов.

Предлагаемые тарифные изменения разработаны МПС в зависимости от эволюции себестоимости, утвержденной Комитетом по валютам и тарифам при МПС, при использовании экономических данных каждой из стран (стоимость энергоносителей, уровень заработной платы, цены на металл, темпы инфляции).

Во время конференции представители каждой страны выражают свое мнение, и предложения могут быть изменены.

В Узбекистане финансовая служба устанавливает себестоимость для Компании с целью сравнения ее с предложениями МПС.

Совокупность тарифов выражается в швейцарских франках, и каждые три месяца вводится поправка в зависимости от эволюции паритета швейцарский франк/доллар США.

Каждая администрация железной дороги двенадцати стран может применять другие тарифы для данного груза на определенной дистанции.

Это последнее обстоятельство влечет за собой настоящую игру по смене маршрутов по международным перевозкам во избежание транзита через страну, повысившую свои тарифы. Приведенный пример применим к Казахстану, который недавно установил более высокую цену за перевозки хлопка и пищевых продуктов.

С целью сглаживания этих трудностей Узбекистан проводит переговоры с Исламской республикой Иран, чтобы найти решение в Персидском заливе.

В целях поддержки интересов железных дорог каждой страны, в начале 1995 г. в масштабе СНГ был создан Межгосударственный экономический комитет с местом расположения в Москве. Он составлен из глав всех стран, и его роль состоит в координировании тарифов.

Как видно, организация в плане тарифных положений очень сложна. Она остается, с некоторыми изменениями, очень близкой к организации в бывшем СССР.

1.4.1.3. Клиентура - Экспедирование - Доставка

Путевой лист (отпечатанный в 5 экземплярах) является базовым транспортным документом. Путевой лист доставляется на станцию клиентом, где он (путевой лист) проверяется, и один экземпляр (квитанция) выдается клиенту.

Грузовая станция имеет постройки и средства, позволяющие прием товара от клиента, погрузку в вагоны или контейнеры (20-футовые и меньше), разгрузку и поставку клиенту. По этим дополнениям к собственно перевозкам выставляются счета по ценам, определенным государством. Соответствующая часть доходов позволяет подкреплять бюджет станции (в среднем 40% сумм, предъявленных клиентам к оплате).

Грузовая станция планирует отправку, но как правило не получает доход, соответствующий стоимости перевозки, что является делом предприятий по доставке (экспедиторов). Применяется практика предоплаты.

Большую часть клиентуры составляют государственные организмы, напрямую подчиненные соответствующим министерствам. Эти организмы имеют форму национальных ассоциаций, национальных корпораций и консорциумов.

Некоторые из вышеперечисленных организмов:

- связанные с энергией (газ, нефтепродукты, уголь);
- связанные с хлопковой промышленностью (Узхлопкопромсбыт);
- связанные с металлургической промышленностью (минералы и конечные продукты);
- связанные с особыми географическими секторами. К примеру, линия от Бухары до Учкудука для транспортировки особых металлов (золото, уран);

- связанные с различными грузами, кроме вышеперечисленных (Средазжелдорэкспедиция).

Предусмотрено, в принципе, что клиент заранее сообщает свои условия отправки таким образом, чтобы железные дороги могли предусмотреть оборот вагонов и планировать движение поездов.

Что касается международных перевозок, то клиентура обращается к учреждениям по отправке, аккредитованным железной дорогой.

- 15 предприятий по отправке имеют с железной дорогой контракт по эксплуатации из Узбекистана;

- 36 предприятий СНГ по отправке заключили с железной дорогой контракты с целью обеспечения перевозок.

Все предприятия по отправке работают с **Желдорэкспедицией**.

С января 1997 г. предусматривается, что предприятие Шош-транс (см. Приложение 3) будет напрямую договариваться с железными дорогами по доставке контейнеров.

Расчеты за перевозку осуществляются клиентом в пользу предприятия-экспедитора. Последнее перечисляет железной дороге сумму, соответствующую применяемым тарифам (без или со скидкой в зависимости от конкретного случая и в соответствии с решениями, принятыми Президентом ГАЖК "Узбекистон темир йуллари").

Данная процедура оплаты на уровне Национальной Компании направляется и контролируется департаментом, называемым Центром международных расчетов и контрактов. Этот департамент напрямую подчинен Президенту Компании. Принцип взаиморасчетов между странами СНГ действует уже 3 года. По международным перевозкам сумма доходов, причитающихся железной дороге каждой страны, написана на обратной стороне экземпляра путевого листа. Клиент не может узнать сумму, действительно перечисленную железной дороге за данный вид перевозок.

По полученной информации, маржа, получаемая экспедитором, является свободной и ничем не ограничивается.

Надо заметить в этом процессе особую роль департамента, который объединяет одновременно коммерческие и финансовые виды деятельности:

- контроль за доходами по грузовым перевозкам и осуществление контрактов;
- сбор доходов в национальной валюте и в валюте во взаимодействии с банками;
- осуществление взаимных соглашений между странами СНГ.

Этот департамент составляет каждые три месяца и ежегодно отчет финансовой службе и ежемесячно подготавливает часть данных (приблизительные суммы).

1.4.1.4. Примечания

Существующая система грузоперевозок является более развитой по сравнению со существовавшей ранее в бывшем СССР. Однако, по трем основным пунктам ГАЖК Узбекистана остается очень зависимой от СНГ и старых заблуждений.

- отсутствие прямой связи между клиентурой и железной дорогой (связь устанавливается между клиентом и экспедитором);
- тарифные положения устанавливаются на уровне СНГ;

- условия формирования и отправки грузовых поездов не изменились (тяжелые поезда в среднем по 2900 тонн).

Эти неудобства могли бы быть в будущем причиной потерь рынков для железнодорожного транспорта. Не наблюдается ли, впрочем, этот феномен и в странах Западной Европы и переоценка периода экономического роста. По перевозкам на средние и даже на длинные дистанции конкуренция автодороги могла бы стать сомнительной.

Развитие предприятий типа Шош-транс своим коммерческим значением, возможно, позволит снизить потери сегментов рынка.

1.4.2. Пассажирские перевозки

Это хозяйство является существенно убыточным. На пригородных перевозках доходы, получаемые по установленным местными властями тарифам, покрывают лишь 35% расходов. Нам было сообщено, что снижение перевозок, наблюдаемое с конца 1995 г. прекратилось и с начала этого года начался подъем.

Эта эволюция без сомнения является следствием повышения покупательской способности домашних хозяйств (см. § Экономический контекст).

На пассажирских перевозках применяются три тарифа:

- пригородный,
- местного сообщения ,
- дальнего сообщения.

Как и для грузоперевозок, Тарифный комитет СНГ устанавливает раз в год применяемые тарифы.

Продажа билетов и сбор данных производится благодаря системе ЭКСПРЕСС2 бывшего СССР. Терминалы по продаже билетов присоединены к информационному центру расчетов Ташкента. Эти положения применяются на национальных и международных перевозках.

Применяется система Плацкарт, введенная МПС. Каждый выданный билет включает две цены, сумма которых выплачена клиентом.

- цена перевозки как таковой;
- сумма, представляющая стоимость услуг, оказанных по формированию поездов (сумма также уточняется во время собраний Тарифного комитета). По полученным данным, соответствующий доход не покрывает реальные расходы, понесенные при оказании данного вида услуг.

Плацкарта позволяет также, в особенности на международных перевозках, определить напрямую стране отправления поезда компенсацию затрат по формированию поездов.

Железнодорожные связи, объединяющие главные города страны:

Ташкент - Самарканд - Наманган - Андижан - Бухара - Фергана,

являются нескоростными и очень скромными по комфорту.

На крупных вокзалах, под руководством начальников станций, различные виды услуг для клиентуры: магазины, газетные киоски, рестораны, парикмахерские, службы носильщиков, гостиницы и др. Персонал, занятый предоставлением этих услуг, входит в состав Компании, так как оказание услуг в стране облагается высокими налогами, что существенно снижает маржу прибыли.

Эволюция экономических условий могла бы привести к быстрому и значительному развитию автомобильного транспорта, конкуренции с авиационным транспортом. Результат мог бы быть очень негативным для железной дороги, которая рискует потерять важные сегменты рынка в данной области.

Конечно, Национальная Компания, находящаяся в жесткой тарифной системе и под наблюдением государства, располагает небольшими возможностями действия. С другой стороны, возможности инвестирования чрезвычайно ограничены.

1.4.3. Перевозки багажа

Перевозки багажа представляют собой деятельность, вес которой в среднем значителен и покрытие расходов которой не обеспечивается доходами по оказанным услугам.

Стоимость содержания подвижного состава этого хозяйства и технического обслуживания предполагают убыточность этого вида деятельности.

Железные дороги Западной Европы работали по тому же методу. Как правило, не было найдено ни одного чудодейственного решения. Только строгая организация благодаря информатизированному управлению может несколько улучшить положение. Проезд по автодороге части пути и коррекция тарифов неизбежны для сбалансирования расходов и доходов.

1.4.4. Подсобно-вспомогательная деятельность

Многочисленность видов этой деятельности и их разнообразие не позволяют нам детально их изучить.

Нам кажется полезным отметить, что было бы интересно для Национальной Компании изучить и проанализировать виды вспомогательной деятельности, связанной с собственно перевозками.

- конечные перевозки грузов, даже складирование грузов, управление запасами, логистика для клиентов (программа, разработанная Шош-транс);
- развитие туризма для пассажирских перевозок (прокат автомобилей, резервирование мест в гостиницах и т.д.).

Необходимо осмыслить будущее видов деятельности, напрямую не связанных с железнодорожными перевозками, таких, например, как сельское хозяйство, животноводство и т.д.

1.5. Промышленное производство

Эта деятельность включает в себя 9 основных предприятий. Они в большинстве своем осуществляют капитальный ремонт, проверки локомотивов всех видов, грузовых и пассажирских вагонов и оснастки путей.

Работы по текущему техническому обслуживанию подвижного состава производятся ремонтными депо (см. § 1.4. Хозяйство "Перевозки").

Производственная деятельность обеспечивает также оказание услуг для предприятий, не входящих в Национальную Компанию.

Для этого сектора составляются отдельно особые трехмесячные и годовые балансы.

1.6. Хозяйство строительства

Основными задачами этого сектора являются работы по строительству и содержанию зданий Компании (служебные здания и дома для персонала).

Общее количество домов на 95% приватизировано с правом покупки проживающим лицом.

Цена продажи определяется по остаточной амортизационной стоимости.

Этот сектор имеет специальный трехмесячный баланс и годовой сводный отчет.

1.7. Принципы бухгалтерского учета

1.7.1. Принципы учета расходов

Для выражения расходов учитываются восемь элементов:

- заработная плата, выплаченная персоналу;
- социальное страхование;
- сырье и оборудование, оснащение;
- топливо;
- электрическая энергия;
- амортизационные отчисления (кроме арендованного оборудования);
- фонды резервов для капитального ремонта;
- следующие различные элементы:
 - налог на автодороги - 1%,
 - налог на начальную стоимость недвижимости - 2%,
 - налог на питьевую воду,
 - потребление воды.

В таком виде расходы затем распределяются между хозяйствами, различая их по типу услуг.

1 - Сектор Пассажирские, контейнерные и грузовые перевозки

- 1.1. Пассажирские перевозки
- 1.2. Контейнерные и грузовые перевозки
- 1.3. Расходы, связанные с движением
- 1.4. Мелкий ремонт

2 - Подвижной состав (локомотивы)

- 2.1. Электровозы
- 2.2. Пригородные электрички
- 2.3. Тепловозы
- 2.4. Мелкий ремонт

3 - Подвижной состав (вагоны)

4 - Инфраструктура

5 - Гражданские сооружения

6 - Сигнализация и связь

7 - Электрифицированные линии - Электроэнергия

8 - Вычислительный центр

9 - Восстановительные поезда

10 - Администрация Компании и отделений

11 - Капитальный ремонт подвижного состава

12 - Прочие расходы, связанные с перевозками (охрана, обучение, униформа, передвижения и т.д.)

13 - Жилищно-коммунальное хозяйство

Детальная номенклатура используемых счетов была введена МПС в 1986 году (Номенклатура расходов по основным видам деятельности железной дороги). Железная дорога Узбекистана разрабатывает новую номенклатуру, что потребует ее апробацию в Министерстве финансов до ее введения.

Важные различия между существующей и будущей номенклатурой заключаются в разделении производственных и административных расходов.

Хотя бухгалтерские данные включают в себя амортизационные отчисления, фонды резервов для капитального ремонта, существующий бухгалтерский учет больше похож на аналитический бухгалтерский учет, чем на общий бухгалтерский учет. Он учитывает принципы кодов, установленные Ассоциацией бухгалтеров и аудиторов Республики Узбекистан (издание 1995 г.) и законы по расходам по производству и продаже (работы и услуги), а также порядок формирования финансовых результатов. Он соответствует, таким образом, внешним нуждам Компании железных дорог. Существующая степень детальности не позволяет ей самой анализировать виды деятельности Компании по рентабельности производства и прибыли.

Сбор базовых бухгалтерских данных осуществляется на уровне учреждений, в частности бригад. Ежедневные, месячные или трехмесячные отчеты составляются вручную. Информация, фигурирующая в этих отчетах, касается в основном единиц выработки, описания задач, зачастую закодированные.

Основная задача учреждений заключается в проверке этих документов, систематизация и передача их до 28 числа каждого месяца в вычислительный центр отделения. Вычислительный центр оценивает все полученные отчеты и переправляет их в учреждение в виде таблиц, позволяющих ему определить его месячные, трехмесячные и годовые результаты. Элементы, фигурирующие в этих таблицах, следующие:

№ депо или бригады, предмет учета, заработная плата, социальное страхование, сырье, топливо, электроэнергия, амортизационные отчисления, расходы, понесенные из-за других депо или помощь, полученная от других.

Амортизационные отчисления

Амортизационные отчисления производятся в каждом случае в зависимости от срока эксплуатации затронутых построек и начисляются линейным методом.

Применяемые общие нормы определены еще при бывшем СССР:

“Амортизационные отчисления для пополнения основных фондов экономики СССР”, Постановление № 1072 Совета Министров СССР от 22/10/1990 г.

С 1991 г. по амортизационным отчислениям применяются четыре коэффициента переоценки. Эти коэффициенты установлены специальным постановлением правительства Узбекистана.

Ниже приведены некоторые сроки эксплуатации, применяемые в стране:

- тепловоз: 19 лет
- вагон: 30 лет
- здания: в зависимости от категории, не может быть до 100 лет
- земли, по которым проложены железнодорожные пути: 500 лет

1.7.2. Принципы учета доходов

Доходы учитываются по видам деятельности.

- Грузовые перевозки.
- Пассажирские перевозки.
- Перевозки багажа.
- Перевозки почты.
- Продажа промышленной продукции.
- Различные местные доходы.
- Доходы по вспомогательным видам перевозок.
- Продажа сырья и топлива.
- Продажа продуктов потребления.
- Доходы по подсобно-вспомогательной деятельности.
- Доходы по жилищно-коммунальному хозяйству.

Доходам намного меньше детализированы, чем расходы. По статистическим данным возможно получить суммы доходов по типу перевозимого груза.

1.7.3. Бухгалтерские документы

Все бухгалтерские данные регистрируются в документе, называемом “Отчет о финансовой деятельности железнодорожного транспорта”.

Форма № 69, утвержденная Постановлением № 154 Государственного финансового комитета по статистике СССР в 16/10/1991 г. (см. Приложение 4).

Каждое учреждение или предприятие заполняет каждые три месяца документ данного типа в зависимости от своих видов деятельности и в конце года - сводный отчет по прошедшему отчетному году.

Полученные элементы систематизируются каждым из 6 отделений для своего географического сектора.

Финансовое управление составляет затем общий документ для всей Компании железных дорог. Общие результаты есть сумма данных, полученных из всех отделений для основных видов деятельности, промышленного производства и так называемый подрядный метод для вспомогательных видов деятельности.

Общий баланс Компании, составляемый каждые три месяца и в конце отчетного года, представляет собой, таким образом, консолидацию 135 частичных балансов.

Основная деятельность: 116 учреждений, из которых 1995 представляют собой основные виды деятельности по перевозкам

Промышленное производство: 4 промышленных предприятия по производству оборудования и материалов для железнодорожных путей
4 промышленных предприятия по ремонту подвижного состава
1 предприятие по производству мрамора

Подрядный метод: 8 организаций по строительству домов и зданий
1 организация по строительству станций связи
1 организация по строительству электрических подстанций

Все балансы заполняются вручную, что представляет собой значительную работу. Информатика в области бухгалтерского учета применяется только для ввода текста и оценки отчетов базовых бригад. Оценка элементов отчетов, а также платежные ведомости по заработной плате производятся вычислительными центрами отделений. К этим элементам добавляются данные, касающиеся амортизационных отчислений.

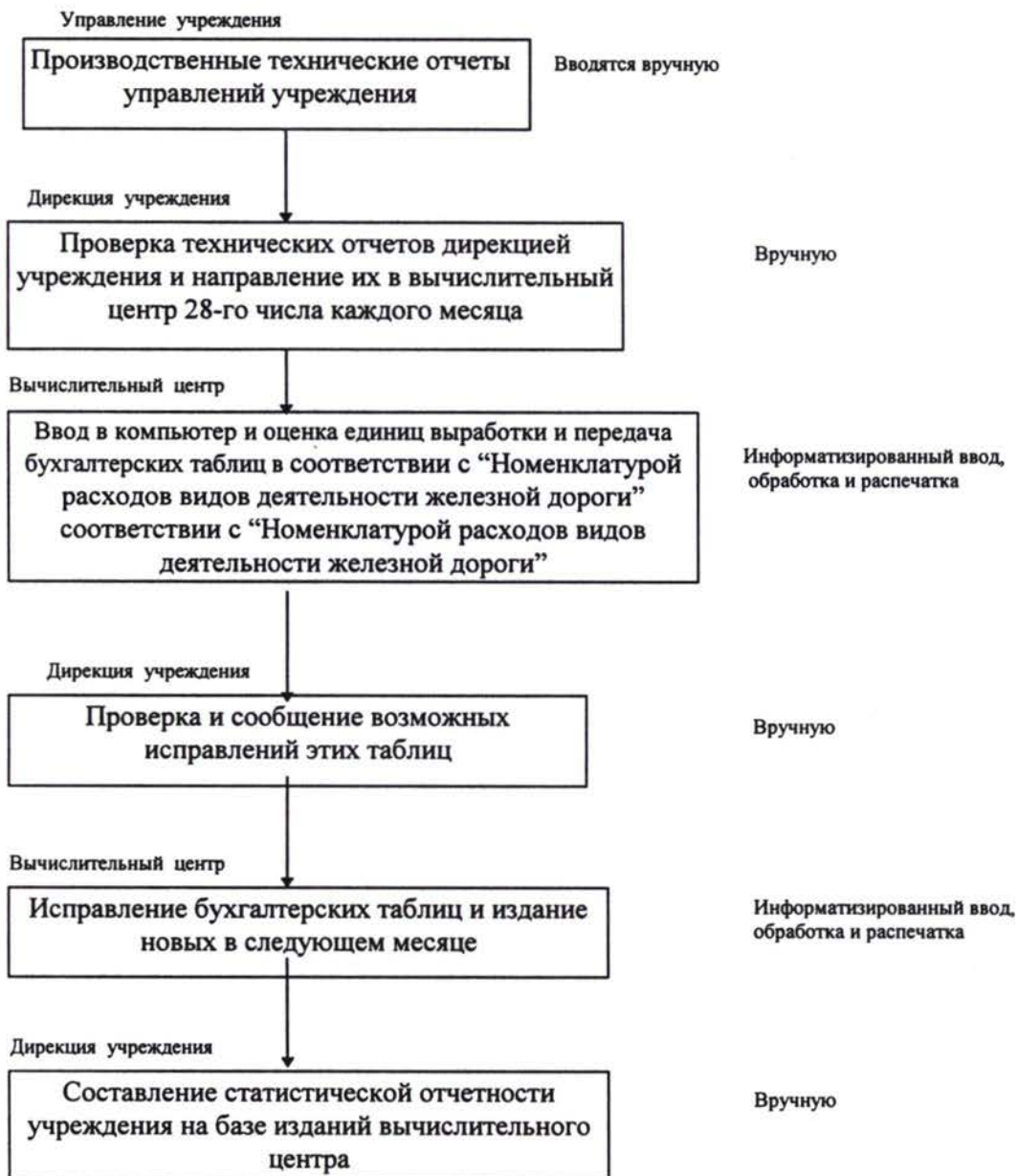
Вычислительный центр издает ежемесячно, каждые три месяца и для каждого отчетного года таблицу данных, которая включает в себя необходимые для составления баланса данные.

1.7.4. Оборот бухгалтерской информации в учреждениях железной дороги

Учреждения каждого отделения составляют специальные технические отчеты, которые отражают элементы производства их видов деятельности. Данные отчеты, заверенные главным

инженером и главным бухгалтером, направляются 28-го числа каждого месяца в вычислительный центр, где переданные единицы выработки вводятся в компьютер и оцениваются.

Вычислительный центр выдает учреждениям общие и детальные таблицы в соответствии с “Номенклатурой расходов видов деятельности железной дороги” для каждого из своих управлений. Учреждение проверяет и сообщает возможные исправления в этих таблицах вычислительному центру, который выдает учреждениям новые исправленные таблицы в следующем месяце. Таблицы позволяют главному бухгалтеру учреждения подготовить ручную “Отчет состояния статистических данных”.



1.8. Информационная структура Компании

Единственные информатизированные данные - это данные, связанные с перевозками. Грузовые и пассажирские перевозки обрабатываются отдельно.

1.8.1. Слежение за движением по грузовым перевозкам

Путевой лист, составляемый для каждого отправления, позволяет образовать базу данных.

Элементы, относящиеся к погрузочно-разгрузочным работам, дополняют эту базу данных, так же, как и вся информация, касающаяся перевозки (место отправления, прибытия, состав поездов и т.д.).

Совокупность данных предоставляется основными предприятиями (грузовые станции, экспедиторы, сортировка).

Эти данные контролируются и систематизируются в вычислительных центрах отделений.

Каждый центр отделения соединен с главным вычислительным центром в Ташкенте, который осуществляет обработку данных.

Результаты месяца М издаются 10-го числа следующего месяца (М+1).

Обработка данных по международным перевозкам осуществляется особым организмом (центр по контролю за международными платежами и контрактами).

В принципе, единственными службами Дирекции, соединенными с вычислительным центром, являются служба перевозок (общее диспетчирование) и статистическая служба (операционная часть для повседневной приблизительной оценки объема перевозок).

1.8.2. Слежение за движением по пассажирским перевозкам

Система Экспресс "обеспечивает сбор данных, касающихся пассажирских перевозок местного и международного сообщения. Терминалы по продаже билетов на станциях соединены с вычислительным центром, обрабатывающим всю информацию. Как и для грузовых перевозок, результаты сообщаются 10-го числа месяца М+1 для месяца М.

Информация, относящаяся к пригородным перевозкам, систематизируются на уровне отделений и передаются каждый месяц в вычислительный центр.

1.8.3. Вычислительные центры отделений

Они предназначены составлять для самого отделения и для подчиненных учреждений совокупность бухгалтерских данных, необходимых для составления периодических балансов.

Центры получают документы, составленные мастерскими и бригадами, вводят их в компьютер и оценивают. В документе результатов фигурируют практически все элементы, необходимые для составления баланса. Документы результатов возвращаются в учреждения, проверяющие их и фиксирующие возможные ошибки, которые будут исправлены вычислительным центром в следующем месяце.

Вычислительные центры оснащены компьютерами типа ВКМ-5100 литовского производства 1984 года или типа СМК00 90-х годов с жестким диском на 13 Мегабайт и возможностью передачи информации на магнитных дисках.

Программы и обработка, разработанные информатиками железной дороги, могут изменяться от отделения к отделению, но выходящие документы соответствуют нормам. Языками программирования являются Фортран 77 для набора и подготовки данных и Ассемблер для части расчетов. Некоторые отделения используют еще программу МПС 70-х годов. В отдельных случаях распечатка и получение данных представляются затруднительными, даже невозможными (из-за несовместимости форматов файлов).

Записываемые данные сохраняются два месяца.

1.8.4. Вычислительный центр г.Ташкента

Общая численность работников составляет 300 человек. Начальник информационной службы сообщил, что возможности обработки центра ограничены, откуда неучет бухгалтерских данных.

Однако, этот центр осуществляет некоторые операции, связанные с движением, чтобы помочь Туркменистану и Таджикистану.

1.8.5. Программирование на местах

Многие посещенные бюро оснащены несоединенными персональными компьютерами. Это оборудование используется в основном для обработки текста. Установлены также несколько небольших программ, в частности программы расчетов.

1.8.6. Примечания

Программы осуществляемой информационной обработки установлены МПС до независимости, при бывшем СССР. В силу этого факта очень чрезвычайно трудно произвести проверку и войти в программы с целью изменения или дополнения существующих методов обработки.

1.9. Статистические данные

Тринадцать человек, работающие в статистической службе, обеспечивают выполнение двух функций:

- предоставлять Дирекции ежедневную приблизительную ситуацию на грузовых перевозках. Речь идет об оценке грузооборота в 18ч00 по московскому времени каждый календарный день. Основная информация относится к следующим пунктам:

- тоннаж погруженных, разгруженных, перевезенных грузов,
- состояние парка и использование локомотивов и вагонов.

Проводится исследование по возможности получения информации по ежедневным доходам. Нам было сообщено, что приблизительность информации, полученной таким образом, около 10%. Этот отдел службы соединен с вычислительным центром, но большая часть элементов информации собирается по телефону.

- составление в конце каждого месяца совокупности документов результатов Компании. Данные предоставляются вычислительным центром двум отделам службы:

- отделу, занимающемуся логистикой перевозок,
 - отделу, занимающемуся трудом и заработной платой.
- (данные предоставляются только каждые три месяца)

На этой стадии систематизируются все данные по всем хозяйствам Компании:

- хозяйство перевозок:

- грузовые перевозки,
- пассажирские перевозки,
- перевозки багажа,
- вспомогательная деятельность.

- промышленное производство,

- хозяйство зданий и строительства.

Статистическая служба также должна передавать результаты каждый месяц в Государственный комитет по прогнозированию и статистике при Кабинете Министров (Госкомпрогнозстат). Служба имеет всю информацию, позволяющую осуществлять исследования по трем предыдущим отчетным годам.

Сравнение результатов производится ежемесячно (месяц М года Г сравнивается с месяцем М года Г-1). Заметим, что эти расчеты осуществляются вручную и требуют новой обработки данных.

При обслуживании экспортно-импортных перевозок по СНГ статистическая служба работает в прямой связи с МПС в Москве.

Заметка: Существующие статистические данные очень полны, но отвечают номенклатуре, которая не всегда ориентирована на внутренние нужды анализа производственной деятельности и прибыли. Статистическая информация, ориентирована на выполненные перевозки и немного на производство, соответствующее этому виду перевозок. Действительно, возможно получить информацию, например, по видам перевозимых грузов для определенного отчетного года, объем в тоннах и тонно-км, соответствующий доход. С другой стороны, значительно число составляемых документов. В силу составления их вручную, многочисленных переписей очевиден риск ошибок, откуда относительная точность детальной информации, несмотря на возможности систематизации.

Список основных документов, составляемых статистической службой, представлен в Приложении 5.

Статистические результаты используются экономической службой, которая, в зависимости от результатов и экономической конъюнктуры, составляет планы перевозок на следующий период работы.

Данное планирование производится в три раза:

Октябрь

Первый этап по сбору данных в сотрудничестве со службой грузовых и пассажирских перевозок и распределение по отделениям.

Ноябрь

Подготовка первого проекта

Декабрь

- Сбор с Госкомпрогнозстатом, который вносит элементы, соответствующие прогнозам экономического роста страны.

- Принятие решения по совокупности прогнозов по единицам выработки (тонно-км, пассажиро-км) с распределением по отделениям.

В течение отчетного периода

Обмен информацией с ответственными по перевозкам, осуществляемый один раз в месяц, позволяет подкорректировать прогнозы в зависимости от результатов.

Экономическая служба работает в основном с единицами выработки, в особенности с прогнозами по расходам, анализируя их детализацию:

- заработная плата, социальное страхование, оборудование, топливо, электроэнергия, амортизационные отчисления, резервные фонды для капитального ремонта, прочие расходы.

Элементам, предоставляемым данной службой, не придается стоимостного значения. С другой стороны, финансовая служба в свою очередь также оценивает, но анализируя плановые доходы.

1.10. Финансовые потоки

Услуги и месячная заработная плата с авансом 15-го числа каждого месяца выплачиваются в стране исключительно наличными. Из-за этой процедуры возникает чрезвычайно много проблем:

- вклады и снятия средств со счетов в нескольких банках (открыто около 150 счетов), но в особенности в коммерческом банке “Узпромстройбанк”;
- несоблюдение дат зачисления средств на счет;
- отдельная обработка валют;
- очень высокая стоимость содержания счетов, представления состояний счетов, вкладов и снятий средств.

С целью сглаживания этих трудностей Компания создала в 1992 году службу покупок, которая занимается всеми платежами.

В августе 1995 года Компания направила Заместителю Премьер-Министра Республики Узбекистан просьбу о создании Центрального банка железных дорог. Центральный банк отказал в рассмотрении этой просьбы. По нашим данным, просьба не была аргументирована документами, объясняющими финансовую выгоду реализации этого проекта для Компании.

Отметим также несколько дополнительных трудностей по получению доходов и в особенности доходы по грузовым перевозкам:

- перевозки государственными организациями не оплачиваются сразу;
- многие линии железной дороги Узбекистана, соединяющие два города страны, проходят в одной или нескольких частях дистанции по территории соседней страны. Железная дорога Узбекистана включает 18 пограничных точек этого типа;
- валютные доходы частично уменьшаются в соответствии с действующим законодательством:
 - 15% полученных доходов обязательно конвертируются в национальную валюту (сум) по официальному курсу, если банковский счет-отправитель открыт в пределах СНГ;
 - 30% полученных доходов должны быть конвертированы, если банковский счет-отправитель открыт за пределами СНГ.

Все доходы по международным перевозкам, зарезервированные предприятиями-экспедиторами, обложены этими мерами, что не позволяет Компании железных дорог располагать валютными средствами в достаточной степени, чтобы приобретать материалы и оборудование за рубежом.

Компания железных дорог также должна расходовать валютные средства для оплаты соседним странам (Казахстан, Туркменистан, Таджикистан) за проезд по их территории.

Компания железных дорог располагает средствами в национальной и иностранных валютах, на которые она должна "жить". Компания не заключает контрактов с банками о выдаче кредитов с одной стороны в силу высоких процентных ставок, с другой стороны, потому, что она будет не в состоянии обеспечить выплату годовых процентов.

1.11. Контроль управления

Организация Дирекции Компании не включает службы по контролю за управлением.

В области нашего исследования, различного вида контроля состоят в проверке обоснованности данных в части учета, статистики, банковских операций, платежных документов. Это объясняется тем фактом, что каждое подчиненное ответственное лицо в существующей системе имеет в качестве основной задачи представление правильного баланса в конце отчетного периода и каждые три месяца. Не существует целей, относящихся к производству и производительности; правила очень детальные и очень жесткие, что обуславливает средства.

"Бюджет", которым располагает каждое подчиненное ответственное лицо, состоит в основном из двух частей:

- часть, связанная с производством

Единица выработки, умноженная на удельные издержки, установленные Компанией для отделений и отделениями для учреждений.

Пример: 40 сум за проданный билет,
40% доходов по погрузочно-разгрузочным работам на грузовых перевозках

Цена за единицу соответствует себестоимости единицы выработки.

$Ц_e = \frac{P}{O}$ (расходы, связанные с перевозками, в том числе прочие расходы)
O (объем единиц выработки)

- часть дополнительных расходов, большая пропорциональная часть которой следует из инициатив подчиненного ответственного лица:

- создание дополнительных услуг,
- оказание услуг третьим лицам.

Очевидно, что данная вторая часть может отличаться в зависимости от типа учреждения, его значения, его географического месторасположения.

Пассажирская станция располагает большими средствами для развития вспомогательных видов деятельности (кафе, бары, гостиницы, магазины и др.), чем грузовая станция, то же самое и для локомотивных и вагонных депо.

Слово “бюджет” было предложено, так как, несмотря на идентичный русский перевод, оно никогда не было произнесено нашими различными собеседниками. Что, конечно, доказывает, что это понятие не практикуется на железной дороге и на предприятиях страны в целом.

С другой стороны, часто используется понятие “баланс”.

Из этого следуют системы контроля на местах:

- изнутри, контроль осуществляется финансовым управлением на всех уровнях. Он заключается в проверке соблюдения правил, номенклатур, заработной платы, применения законов.

Контроль осуществляют 53 инспектора, из которых половина - в отделениях.

Недавнее постановление Кабинета Министров обязало Компанию создать службу аудита (финансового контроля), начальник которого будет зависеть напрямую от Президента Компании.

Несмотря на то, что служба будет входить в состав Компании, она будет пользоваться особой автономией и будет управлять отдельно. Ее статус будет зарегистрирован в Министерстве финансов. Эта служба будет работать на всех уровнях с периодичностью обязанностями, определенными Президентом Компании.

- внешние контроли многочисленны и часты:

- налоговый комитет,
- комитет по ценам,
- Министерство внутренних дел,
- Государственный комитет по статистике.

Эти организмы действуют также на региональном местном уровне через их региональные комитеты.

Заметка: расходы, вызванные этими проверками (зарплата, переезды и т.п.) будут теперь относиться на административные расходы проверяемых служб.

По результатам проверок составляются отчеты, и по выявленным ошибкам применяются санкции в зависимости от серьезности нарушений. Санкции предусмотрены и подчиненное ответственное лицо может быть вынужден платить штраф из своего кармана.

1.12. Финансовые результаты

Это практические единственные результаты, контролируемые всей иерархией, также как и статистические данные, сравнения, произведенные за месяц или три месяца, одного отчетного периода к другому.

Регистрация доходов и расходов заключается для Компании в 135 балансах, составленных каждым организмом.

На каждом уровне, для каждых трех месяцев и каждого года составляется отчет о финансовых результатах (документ, называемый формой № 2, утвержденный Министерством (?-пропущено слово, прим. перев.) Республики Узбекистан Постановлением № 9 от 27/01/95). Этот документ составляется в национальной валюте (тысячи сум) и отражает различные элементы расходов и доходов предыдущего года.

Определяются также:

- общие доходы, доходы и расходы, связанные с производством, которые облагаются НДС в 17% и налоги на экспорт;

- общий убыток или прибыль, учитывающие:

- непроизводственные расходы (реклама, маркетинг и т.п.),
- расходы администрации,
- доходы и расходы, называемые операционными (аренда, недвижимость, социальная сфера);

таким образом получают финансовый результат производственной деятельности;

- второй результат общего убытка или прибыли, учитывающий:

- полученные дивиденды (по доле Компании в предприятиях-экспедиторах, например),
- кредиты, полученные или выданные связанным предприятиям и отделениям,
- финансовая разница при обмене иностранной валюты на национальную.

Полученный результат называется общим финансовым результатом по основным операциям.

- конечный результат - убыток или прибыль (чистый), включающий совокупность налогов, из которых налог на прибыль составляет 37%.

Возможное сравнение в сумах не привносит элементов, если не включать разницу темпов инфляции и применяемых тарифов.

Полученная чистая прибыль представляет собой сумму денег, находящуюся в распоряжении подчиненного ответственного лица. Собрание Технического совета при этом ответственном лице позволяет в конце каждого трех месяцев или каждого года принять решение о распределении прибыли.

Социальные выплаты с самого начала сохранены, и определенная часть затем резервируется для премий пресоналу. Суммы премий, в зависимости от прибыли, в силу этого обстоятельства значительно варьируются от одного учреждения к другому. Премии, таким образом, могут колебаться в пределах от 0 до 120% от заработной платы (при сумме в 120% как наибольшей, которая нам была названа).

1.13. Заключение

Существующая система остается той же, что применялась до Независимости страны, с некоторыми изменениями.

Она представляет собой, однако, значительные неудобства, так как финансирование инвестиций, которое при бывшем СССР обеспечивалось МПС, не осуществляется Правительством Узбекистана в тех же объемах.

Ранее Узбекистан каждый год получал дотации оборудованием:

- 50 новых пассажирских вагонов,
- от 15 до 20 линейных локомотивов,
- 20 маневровых локомотивов,
- 35 000 тонн рельсов,

- запасные части на сумму порядка от 8 до 10 миллионов \$.

В этом году, инвестиции, профинансированные государством, ограничиваются электрификацией и новыми линиями.

Несмотря на то, что пока железная дорога заявляет об отсутствии необходимости в новом подвижном составе - локомотивах, пассажирских и грузовых вагонах, сожалеет об отсутствии возможности приобретения материалов для путей и необходимых запасных частей из-за нехватки валюты.

Международные пассажирские и грузовые дистанции в Узбекистане достаточно коротки, и как следствие, невысокие доходы в валюте.

Как было сказано в предыдущей главе, этот доход ограничивается с одной стороны выплатами соседним странам за проезд по их территории и, с другой стороны, налагаемым на Компанию обязательством обменивать часть дохода в иностранной валюте на национальную валюту по официальному курсу (курс на 50-55% ниже курса "черного" рынка в стране).

Нам не было позволено осмотреть состояние построек и подвижного состава, но очевидно, что запаздывания в техническом обслуживании будут накапливаться и угрожать созданием аварийных ситуаций.

В момент, когда начнется экономический подъем, следует опасаться того, что Компания железных дорог потеряет сегменты рынка, когда другие виды транспорта могут воспользоваться создавшейся ситуацией.

Эти потери в перевозках могут произойти как на пассажирских, так и на грузовых перевозках.

Продукты, предлагаемые железной дорогой, должны отвечать потребностям клиентуры и эволюционировать во времени. Этот подход, похоже, не учитывается при недостаточных финансовых средствах и остающейся очень существенной зависимости на уровне СНГ (организация, тарификация, компенсирование убыточности пассажирских перевозок грузовыми и др.).

Практически все цели и средства производственной единицы определены в текстах постановлений Компании или государства. "Бюджеты" установлены в зависимости от выполненных единиц выработки. Маржа по инициативам на уровне производственных единиц очень низка. Она ограничивается практически вспомогательными видами деятельности при собственно производстве. На уровне производственных единиц не прослеживаются никаких норм управления.

Периодически составляемые каждым подчиненным уровнем балансы достаточно мотивирующе благодаря стоимостной оценке управляемой собственности, но балансы не могут считаться элементами управления и расчетами производительности. Этот факт еще более печален, поскольку бухгалтерская статистическая информация достаточно богата, но мало используется. Значительно количество заполняемых, просматриваемых, контролируемых бумажных документов.

Самая тяжелая проблема для Компании состоит в том, что не устранен принцип сбалансированности доходов и расходов, существовавший в бывшем СССР. Прибыль, полученная по грузовым перевозкам, должна компенсировать значительные убытки по пассажирским перевозкам. Государство не предоставляет Компании никаких дотаций; она должна также принимать на свой счет совокупность расходов по инфраструктуре и в частности покрыть очень значительные убытки по пассажирским перевозкам, в особенности по

пригородным перевозкам. Особенно страдают отделения, имеющие очень существенные пригородные перевозки. Если добавить к этим трудностям стоимость социальной сферы (35 школ, 96 детских садов, 3 технических училища, 1 институт, 18 больниц и поликлиник), легко можно оценить часть, которую необходимо “отрезать”, чтобы достичь сбалансированности. В первую очередь при создавшемся положении страдает содержание построек и подвижного состава, и всякая модернизация по улучшению комфорта и повышению скорости остается невозможной.

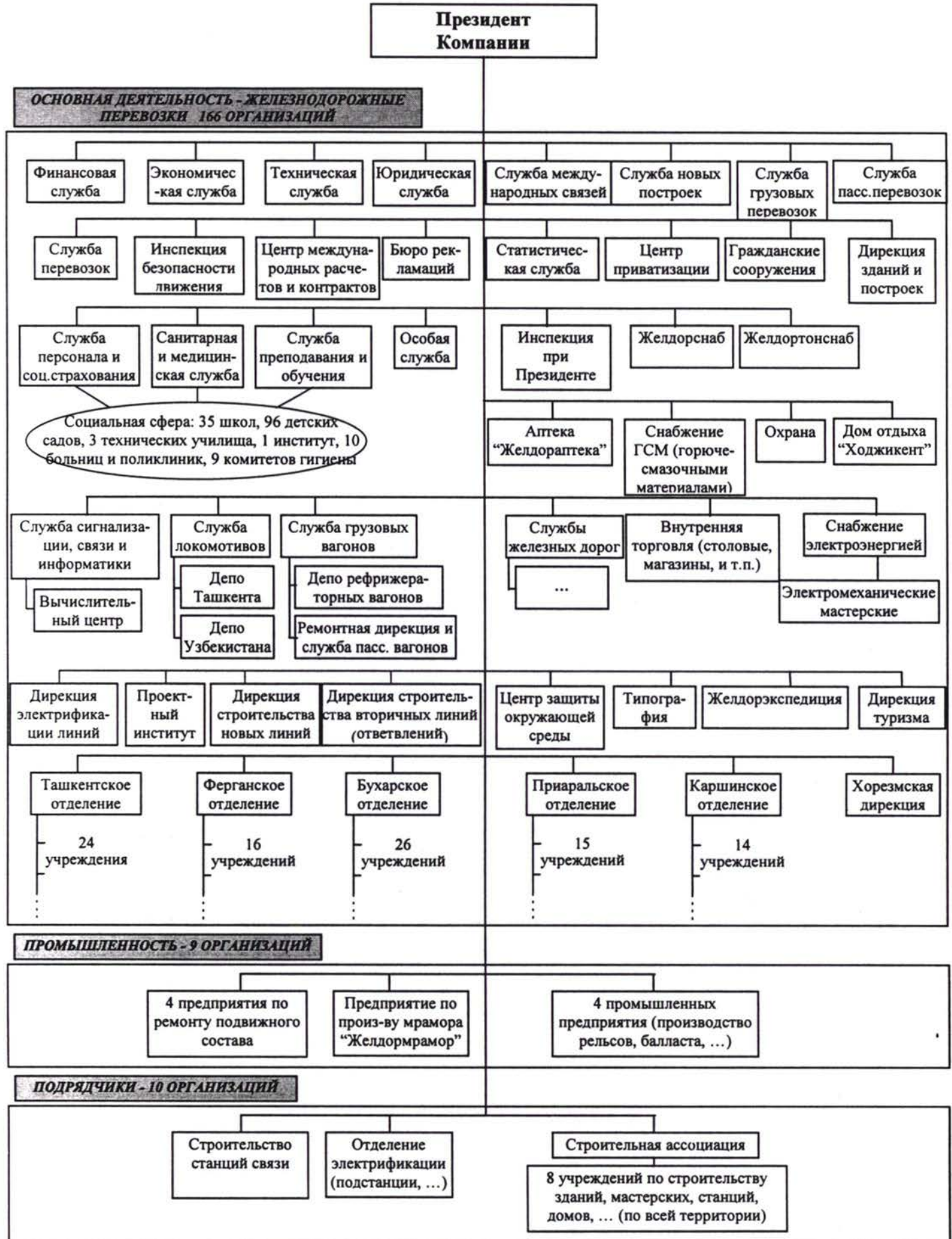
Если безотлагательно не принять меры, железная дорога и качество услуг будут деградировать изо дня в день до почти необратимого состояния, несмотря на усилия по реконструкции и управлению расходами, понесенными Компанией.

В этой связи, исследование по себестоимости, которое должно быть проведено, могло бы быть не совсем точным, так как часть расходов, в частности расходы по содержанию, не соответствует тому, чем они должны бы быть, а тому, что можно сделать.

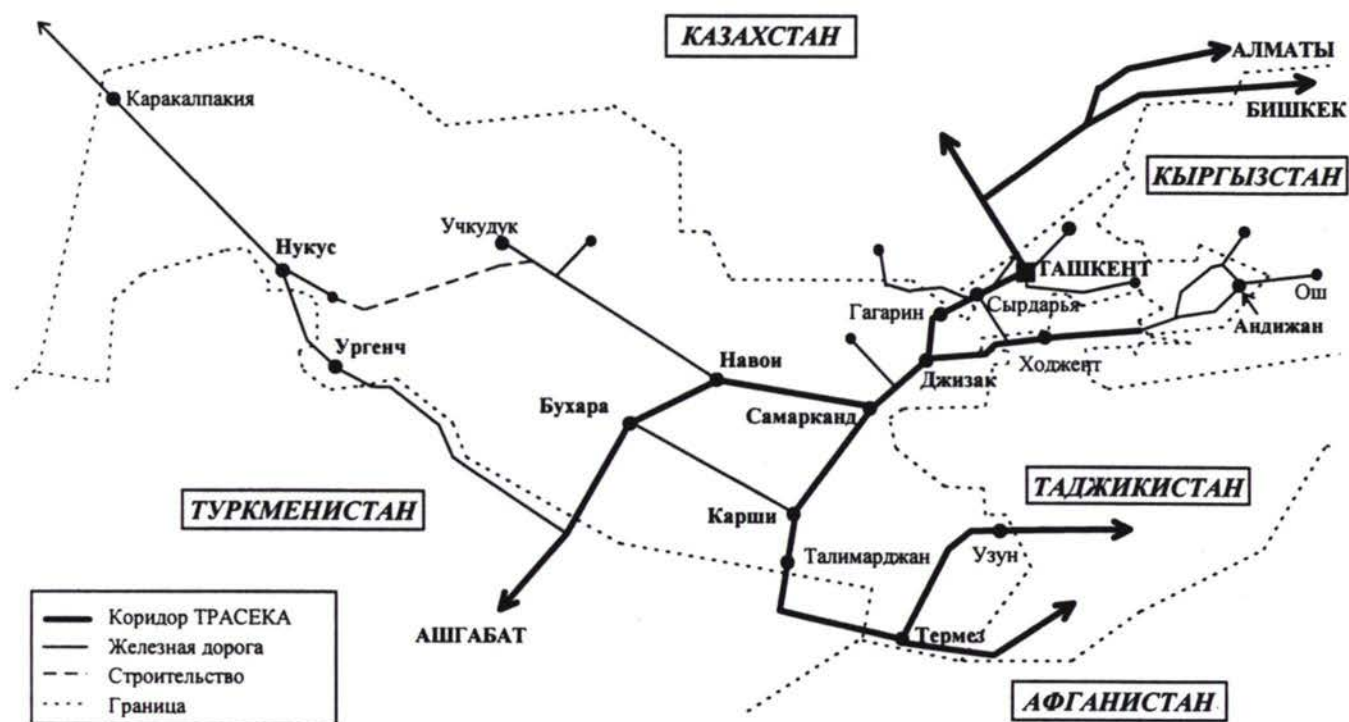
С другой стороны, можно поставить под сомнение достоверность бухгалтерской информации, касающейся расходов еще более потому, что около 40% расходов не детализованы.

Моделирование, которое будет осуществлено в Узбекистане при помощи SysManagement, может быть очень общим и приблизительным. С другой стороны, Компания железных дорог далека от стабильного режима. Полученные результаты будут малореалистичными и будут соответствовать современному типу функционирования, который должен учитывать операционные и финансовые трудности, перечисленные в настоящем отчете. Только детальное исследование позволит оценить себестоимость железной дороги.

Совокупность встречаемых трудностей не способствует развитию рыночной экономики в стране. Часто можно слышать от наших собеседников слова о заслуги и условия жизни в прошлом. Действительно, заработная плата очень низка, руководитель получает около 15 \$ в месяц. Этот фактор усиливает непринятие принципов рыночной экономики определенным числом руководителей.



ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА УЗБЕКИСТАНА



Генеральный директор - Икрам Шадманов
 Акционерное общество, образовано в 1994 г.

Партнеры:	Транс-рейл	21 %
	ГАОУЖ "Узбекистон темир йуллари"	39 %
	Транс бизнес (российско-американская компания)	15 %
	Транс сиб (совместное предприятие SEA LAND)	15 %
	Узбекское предприятие Транс Туркестан	10 %

Численность работников в настоящее время составляет 375 человек.

Результаты и прогнозы

1995

- Инвестиции на сумму 3,5 млн. \$
 - 40-футовые контейнеры,
 - погрузчики для контейнеров (BOSS),
 - погрузочные краны,
 - 16 грузовиков,
 - 32 платформы для перевозки контейнеров

Баланс за 1995 г.

Опубликован 21/03/96. 700 000 \$ дивидендов.

1996

Прогнозы на отчетный год и перспективы развития.

- Инвестиции на 15 млн. \$:
 - 10 хлопкопогрузчиков,
 - 30 грузовиков,
 - 50 платформ для перевозки контейнеров,
 - строительство Бизнес центра (трех- и четырехкомнатные квартиры для иностранцев) - (оборудование 4 этажей под рабочие кабинеты).
- Создание предприятия по услугам, отделений Шош-транс (Сити-Транс, аренда автомобилей, и т.д.).
- функционируют 3 отделения:
 - Ашгабад (Туркменистан),
 - Бухара (Узбекистан),
 - Коканд (Узбекистан).
- Действует терминал в Ташкенте (Шумилово).

Планы на 1997 г.:

- погрузка и перевозка хлопка в 40-футовых контейнерах, направление - Китай и Южная Корея;
- развитие перевозок различными видами транспорта через Франкфурт в сотрудничестве с Фертранс;
- развитие перевозок различными видами транспорта с Транссибом через порт Находка;
- реклама.

Конкуренты (2 государственных предприятия в Узбекистане)

- Узхлопкопромсбыт;
 - Узвнештранс,
- которые занимаются в особенности государственными заказами по хлопку и зерну.

Приложение 4

“Отчет о финансовой деятельности железнодорожного транспорта”

Форма № 69, утвержденная Постановлением № 154 Государственного комитета по финансам и статистике СССР 16/10/1991

Этот отчет предназначен для предоставления Министерству финансов результатов деятельности железной дороги Узбекистана.

Он состоит из следующих одиннадцати разделов:

Раздел I: Отчет по расходам по единицам стоимости

Эта рубрика детализирует годовой результат по видам деятельности, различая расходы на персонал и другие расходы. Состав расходов соответствует “Номенклатуре расходов”. Эта рубрика заполняется каждые три месяца.

Раздел II: Отчет по элементам расходов (себестоимость производства)

Элементы этого отчета предоставляются вычислительным центром в зависимости от данных, переданных учреждениями. Отчет отражает расходы основной деятельности (пассажирские и грузовые перевозки), но также и вспомогательной деятельности, связанной с железнодорожными перевозками. Эти прогнозируемые и осуществленные расходы разбиты на рубрик:

- заработная плата;
- сырье;
- горюче-смазочные материалы;
- электрическая энергия;
- другие расходы (амортизационные отчисления, социальное страхование, переезды и

т.д.)

Этот раздел заполняется вручную.

Раздел III: Основные расходы, общие для всех хозяйств

Этот раздел детализирует общую сумму “различных общих расходов” совокупности подразделов раздела I.

Раздел IV: План продуктивности труда

Раздел V: Себестоимость

Раздел VI: Непроизводственные расходы

Раздел VII: Отчет по расходам по капитальному ремонту

Раздел VIII: Отчет по расходам по содержанию депо грузовых вагонов

Раздел IX: Отчет по доходам по перевозкам

Раздел X: Жилищно-коммунальное хозяйство

Раздел XI: Местные расходы и доходы станций

Раздел I

Отчет по расходам по единицам стоимости

I - Хозяйство пассажирских, контейнерных, грузовых перевозок и коммерческой работы

- Пассажирские перевозки

010	Продажа билетов
020	Услуги по багажу
030	Маневровые работы на пассажирских станциях
040	Прием и опрвление пассажирских поездов на станциях
050	Мелкий ремонт, осуществляемый между капитальными ремонтами
060	Подготовка пассажирских вагонов
070	Мелкий ремонт пассажирских вагонов типа ТО-1, ТО-2 и ТО-3
080	Техническое обслуживание пассажирского подвижного состава (мелкий ремонт)
090	Деповской капитальный ремонт
100	Амортизационные отчисления на пассажирские вагоны, кроме багажных
110	Резервные фонды по капитальному ремонту пассажирских вагонов
120	Амортизационные отчисления багажных вагонов
130	Резервные фонды по капитальному ремонту багажных вагонов
140	Прочие общие расходы, детализированные в разделе III
160	Всего расходов по пассажирским перевозкам

- Контейнерные перевозки, грузовые перевозки в вагонах и коммерческая деятельность

170	Прием и отправление грузов
180	Подготовка грузовых вагонов и контейнеров
190	Подготовка вагонов для животных и скоропортящихся грузов
200	Специальные работы по отправлению небольших грузов (малые контейнеры, ...)
210	Всего этих расходов (170+...+200)
220	Обслуживание контейнеров
240	Всего 210 + 220

- Движение

250	Маневровые работы по формированию грузовых поездов на специальных сортировочных станциях
260	Маневровые работы по формированию грузовых поездов на станциях, не оборудованных для сортировки
270	Прием и отправление грузовых поездов на специальных сортировочных станциях
280	Прием и отправление грузовых поездов на станциях, не оборудованных для сортировки
290	Содержание зданий хозяйства движения: вокзалы, сортировочные станции, ...
300	Прочие общие расходы, детализированные в разделе III
320	Резервный персонал по приему и отправлению грузов
330	Бригады сопровождения грузовых поездов
340	Всего этих расходов
350	Всего 160 + 240 + 340
360	Всего расходов по станции 350

II - Локомотивное хозяйство

- Электровозное депо

370	Ремонт пассажирских электровозов
380	Ремонт грузовых электровозов
390	Ремонт электровозов для внутренних нужд (поезда для работ)
400	Ремонт маневровых электровозов
410	Оборудование для песко- и снегоборьбы
420	Ремонт, связанный с неисправностями и авариями
430	Текущий ремонт типа ТР-3, ТР-2 и ТР-1
440	Ремонт типа ТО-4, ТО-3 и ТО-2
450	Амортизационные отчисления по локомотивам пассажирских и грузовых поездов
460	Амортизационные отчисления по маневровым локомотивам
470	Резервные фонды по ремонту поездных локомотивов
480	Резервные фонды по ремонту маневровых локомотивов
490	Прочие общие расходы, детализированные в разделе III
510	Всего этих расходов

- Электромоторные пригородные секции

520	Мелкий ремонт электросекций
530	Промывка и уборка электросекций
540	Текущий ремонт электросекций типа ТР-3, ТР-2 и ТР-1
550	Мелкий ремонт, связанный с неисправностями и авариями
560	Ремонт типа ТО-4, ТО-3 и ТО-2
570	Амортизационные отчисления по электросекциям
580	Резервные фонды по капитальному ремонту
590	Прочие общие расходы, детализированные в разделе III
610	Всего этих расходов

- Тепловозы

620	Техническое обслуживание пассажирских тепловозов
630	Техническое обслуживание грузовых тепловозов
640	Техническое обслуживание тепловозов по работы для железной дороги (поезда для работ)
650	Техническое обслуживание маневровых локомотивов
660	Оборудование тепловозов для работ
670	Техническое обслуживание типа ТР-3, ТР-2 и ТР-1
690	Ремонт типа ТО-4,ТО-3 и ТО-2
700	Амортизационные отчисления по поездным тепловозам
710	Амортизационные отчисления по маневровым тепловозам
720	Резервные фонды по капитальному ремонту
730	Резервные фонды для маневровых тепловозов
740	Прочие общие расходы, детализированные в разделе III
760	Всего этих расходов

- Тепловозные секции (не существуют в Узбекистане)

770	Техническое обслуживание тепловозных пассажирских секций
780	Техническое обслуживание оборудования тепловозных секций
790	Мелкий ремонт между текущими ремонтами
800	Техническое обслуживание типа ТР-1, ТР-2 и ТР-3
810	Ремонт типа ТО-4, ТО-3 и ТО-2
820	Амортизационные отчисления по тепловозным секциям
830	Резервные фонды по капитальному ремонту тепловозных секций
840	Прочие общие расходы, детализированные в разделе III
860	Всего этих расходов

- Паровозы

870	Все расходы паровозов
880	Расходы по движению паровозов
890	Всего расходов по совокупности локомотивов

III - Вагонное хозяйство

900	Содержание оборудования пассажирских вагонов (простыни, подушки и т.п.)
910	Промывка крытых изотермических вагонов
920	Подготовка цистерн под налив
930	Подготовка грузовых вагонов для специальных перевозок
940	Текущий мелкий ремонт пустых вагонов при подготовке к погрузке
950	Техническое обслуживание грузовых вагонов на станциях
960	Деповской ремонт грузовых вагонов
970	Замена осей для изменения ширины колес
980	Текущий ремонт грузовых вагонов, не принадлежащих железной дороге
990	Проверка и текущий ремонт рефрижераторных вагонов
1000	Деповской ремонт внутреннего оборудования рефрижераторных вагонов
1010	Расходы по техническому обслуживанию, произведенному для других отделений
1020	Техническое обслуживание и текущий ремонт контейнеров
1030	Техническое обслуживание и мелкий ремонт пассажирских вагонов
1040	Обслуживание внутреннего оборудования пассажирских вагонов (сиденья, рестораны и т.п.)
1050	Деповской ремонт пассажирских вагонов
1060	Амортизационные отчисления по пассажирским вагонам, кроме багажных вагонов
1070	Амортизационные отчисления по багажным вагонам
1080	Резервные фонды по капитальному ремонту пассажирских вагонов, кроме багажных вагонов
1090	Резервные фонды по капитальному ремонту багажных вагонов
1100	Текущий ремонт контейнеров
1110	Амортизационные отчисления по грузовым вагонам, в том числе по рефрижераторным вагонам
1120	Капитальный ремонт грузовых вагонов
1130	Амортизационные отчисления по контейнерам
1140	Капитальный ремонт контейнеров
1150	Резервные фонды по капитальному ремонту рефрижераторных вагонов
1160	Прочие общие расходы, детализированные в разделе III
1180	Всего этих расходов

IV - Хозяйство путей

1190	Ежедневный ремонт железнодорожных путей и обочин
1200	Текущий ремонт по обслуживанию путей
1210	Расходы по охране (переездов, мостов, туннелей и др.)
1220	Содержание гражданских сооружений
1230	Содержание зеленых насаждений вдоль линий
1240	Работы по устранению последствий природных катастроф
1250	Другие работы на путях
1260	Амортизационные отчисления по путям
1270	Резервные фонды по ремонту
1280	Прочие общие расходы, детализированные в разделе III
1300	Всего этих расходов

V - Хозяйство гражданских сооружений

1310	Текущий ремонт пассажирских зданий и сооружений
1320	Текущий ремонт грузовых и контейнерных зданий и сооружений
1330	Ремонт зданий и сооружений, не включенных в область грузовых и пассажирских перевозок
1340	Прочие общие расходы, детализированные в разделе III
1360	Всего этих расходов

VI - Хозяйство сигнализации и связи

1370	Текущий ремонт сооружений по управлению маршрутами
1380	Текущий ремонт сооружений по разъединению вагонов
1390	Обслуживание бригад радио, телевидения и коммутатора
1400	Обслуживание телефонных зданий и линий
1410	Обслуживание других построек
1420	Амортизационные отчисления по зданиям сигнализации
1430	Резервные фонды по капитальному ремонту зданий сигнализации и связи
1440	Прочие общие расходы, детализированные в разделе III
1460	Всего этих расходов

VII - Хозяйство электрификации и энергетики

1470	Обслуживание электрических линий
1480	Обслуживание сооружений контактной сети
1490	Обслуживание электрических подстанций для контактной сети
1500	Обслуживание мастерских и зданий, необходимых сектору электрификации и энергетики
1510	Обслуживание других зданий энергетики, кроме контактной сети
1520	Амортизационные отчисления по зданиям электроэнергии
1530	Резервные фонды по капитальному ремонту зданий электроэнергии
1540	Прочие общие расходы, детализированные в разделе III
1560	Всего этих расходов

**VIII - Расходы по международным перевозкам за пределы СНГ
(не существуют для Узбекистана)**

1570	Железнодорожная служба по пассажирским перевозкам
1580	Железнодорожная служба по грузовым перевозкам
1590	Всего этих расходов

IX - Региональные отделения железной дороги

1600	Обслуживание зданий дирекции и отделений
1610	Прочие общие расходы по этим зданиям, детализированные в разделе III
1630	Техническое обслуживание восстановительных поездов
1640	Прочие общие расходы по восстановительным поездам, детализированные в разделе III
1660	Всего расходов по восстановительным поездам
1670	Всего расходов по разделу IX

X - Дирекция железной дороги, предприятия компании и вспомогательные службы при железной дороге (пожарники, военизированная охрана и др.)

1680	Общие административные расходы этих организаций
1710	Всего расходов администрации железной дороги (Президент Компании, охрана, вычислительный центр, технические училища и т.д.)
1720	Итого (от раздела I до раздела X)

Раздел II

Отчет по элементам расходов (себестоимость производства)

Ожидается дополнительная информация

1 - Текущие расходы по железнодорожным перевозкам (пассажирским, контейнерным, грузовым и коммерческой деятельности)

1730	
1740	
1750	
1760	
1770	
1780	
1790	
1800	
1810	
1820	
1830	
1840	
1850	
1860	
1870	
1880	
1890	
1900	
1910	
1920	
1930	
1940	
1950	
1960	
1970	
1980	
1990	

2 - Расходы по вспомогательной деятельности с начала года

2000	Ремонт зданий и конструкций (= 2850 + 2860)
2010	
2020	
2030	
2040	
2050	
2060	
2070	
2080	
2090	
2100	
2101	
2110	
2120	
2130	
2135	
2140	
2141	
2150	
2160	
2170	
2180	
2190	

Раздел III

Основные расходы, общие для всех хозяйств

2200	Расходы по перевозкам
2210	Социальное страхование
2220	Обеспечение униформой
2230	Командировки и переезды персонала, кроме руководителей
2240	Безопасность и санитария
2250	Другие расходы
2260	Санкции по контракту на капитальный ремонт с депо железных дорог (заводами), недостающие части
2270	Обслуживание зданий, относящихся к учреждениям
2280	Амортизационные отчисления по средствам производства, не относящимся к движению
2290	Амортизационные отчисления по МБП (малоценным и быстроизнашивающимся предметам)
2300	Обслуживание резервного подвижного состава (не существует)
2310	Исследовательские лаборатории и различные опытные работы
2320	Содержание инструментов и оборудования
2330	Резервные фонды для инструментов (не существуют)
2340	Обслуживание видов внутреннего транспорта Компании (грузовики, дрезины и т.д.)
2350	Разница покупных цен запасных частей (между средней предельной ценой и реальной оплатой)
2360	Обеспечение водой
2390	Всего этих расходов

Раздел IV

План производительности труда

Ожидается дополнительная информация

2400	
2410	
2420	
2430	

Раздел V

Себестоимость

1 - Себестоимость перевозок

A - Себестоимость грузовых перевозок

2440	Расходы по грузовым перевозкам электрической тягой
2450	Расходы по грузовым перевозкам тепловозной тягой
2460	Предполагаемые расходы по всем видам грузовых перевозках
2470	Расходы, понесенные всеми видами грузовых перевозок

B - Себестоимость пассажирских перевозок

2480	Расходы по пассажирским перевозкам электрической тягой
2490	Расходы по пассажирским перевозкам тепловозной тягой
2500	
2510	Расходы пассажирских перевозок, в том числе тепловозные секции
2520	Предполагаемые расходы по всем видам пассажирских перевозок
2530	Расходы, понесенные всеми видами пассажирских перевозок

C - Общая себестоимость перевозок (грузовых и пассажирских)

2540	Предполагаемые расходы по всем видам перевозок (пассажирских и грузовых)
2550	Расходы, понесенные всеми видами перевозок (пассажирских и грузовых)

2 - Себестоимость погрузочно-разгрузочных работ

2560	Предполагаемые расходы по погрузочно-разгрузочным работам
2570	Расходы, понесенные по погрузочно-разгрузочным работам
2580	Предполагаемые расходы по механизированным погрузочно-разгрузочным работам (включенные в 2560)
2590	Расходы, понесенные по механизированным погрузочно-разгрузочным работам (включенные в 2560)
2600	Все предполагаемые расходы, кроме расходов по погрузочно-разгрузочным работам
2610	Все понесенные расходы, кроме расходов по погрузочно-разгрузочным работам

Раздел VI

Непроизводственные расходы

2620	Издержки по простоям
2630	Непредвиденное обслуживание
2640	Расходы, связанные с неисправностями
2650	Расходы, связанные с охраной
2660	Рефрижераторные вагоны и цистерны
2670	Погрузочно-разгрузочные работы, кроме перевозок
2680	Расходы, связанные с поврежденными частями
2690	Другие расходы
2700	Дополнительное потребление электроэнергии и газа
2710	Всего непроизводственных расходов
2720	Отработанные дополнительные часы
2730	Оплата простоев
2740	Расходы по перевозкам
2750	Неиспользованное сырье на складе
2760	Неиспользованные средства
2761	Убытки ?
2762	Доходы по перевозкам

Раздел VII

Отчет по расходам по капитальному ремонту

2770	Служба железнодорожных путей
2780	Капитальный ремонт инфраструктуры, учтенный в 2770
2790	Капитальный ремонт локомотивов
2800	Капитальный ремонт вагонов
2810	Капитальный ремонт грузовых вагонов, учтенный в 2800
2820	Работы по обслуживанию пассажирской службы
2830	Другие работы
2840	Всего по капитальному ремонту
2850	Капитальный ремонт, осуществленный хозяйственным способом (включенный в 2840)
2860	Капитальный ремонт, осуществленный экономическими средствами ? (включенные в 2840)
2870	Капитальный ремонт, выполненный подрядным способом

Раздел VIII

Отчет по расходам по содержанию депо грузовых вагонов

А - Депо грузовых вагонов

2880	Ремонт крытых вагонов
2890	Ремонт платформ
2900	Ремонт открытых вагонов
2910	Ремонт цистерн
2920	Ремонт рефрижераторных вагонов
2930	Ремонт изотермических вагонов
2940	Ремонт вагонов, имеющих шесть и более осей
2950	Ремонт других вагонов, в том числе узкоколейных вагонов
2960	Всего расходов по ремонту грузовых вагонов
2970	Другие работы по ремонту грузовых вагонов
2980	Всего расходов по ремонту грузовых вагонов, в том числе 2970

В - Депо пассажирских вагонов

2990	Ремонт мягких вагонов
3000	Ремонт жестких вагонов
3010	Ремонт плацкартных вагонов
3020	Ремонт купейных вагонов
3030	Ремонт вагонов-фургонов ?
3040	Ремонт вагонов-ресторанов
3050	Ремонт межрегиональных вагонов
3060	Ремонт других типов вагонов, в том числе узкоколейных вагонов и вагонов, принадлежащих железной дороге
3070	Всего расходов по ремонту пассажирских вагонов
3080	Другие работы по ремонту пассажирских вагонов
3090	Всего расходов по ремонту пассажирских вагонов, в том числе 3080

Итого

3100	Всего расходов по ремонту всех типов пассажирских и грузовых вагонов
3110	Всего расходов по ремонту всех типов пассажирских и грузовых вагонов, в том числе арендованных вагонов

С - Ремонт крытых грузовых вагонов

3120	Ремонт крытых грузовых вагонов (в среднем)
------	--

Раздел IX

Отчет по доходам по перевозкам

А - Доходы по перевозкам (плановые и отчетные)

I - Доходы по грузовым перевозкам

3130	Доходы по грузовым перевозкам
3140	Тариф тонно-км
3150	Средняя цена
3160	Доходы по вагонам, не принадлежащим железной дороге (арендованные вагоны)
3170	Дополнительные доходы
3180	Дополнительные доходы по тарифам отдельных контрактов
3190	Всего доходов по грузовым перевозкам
3200	Ничего

II - Доходы по пассажирским перевозкам

3210	Доходы по пассажирским перевозкам
3220	Тариф пассажира-км
3230	Средняя цена
3240	Доходы по перевозкам багажа
3250	Доходы по почтовым перевозкам
3260	Всего доходов по пассажирским перевозкам
3270	Ничего

III - Общие доходы

3280	Всего доходов по перевозкам
3290	Средний тариф по перевозкам в тонно-км
3300	Средняя цена перевозок

В - Доходы от производства и продажи товаров и услуг. Подсобно-вспомогательная деятельность (по плановой и отчетной себестоимости и цене продажи)

3310	Производство и продажа продуктов подсобной промышленной деятельности
3320	Производство и продажа продуктов других вспомогательных производств
3330	Местные доходы
3340	Расходы по содержанию станций
3350	Конторы по обслуживанию пассажиров (постельное белье в поездах и др.)
3360	Услуги по вспомогательным перевозкам
3370	Прочие расходы по вспомогательной деятельности
3380	Работы по обновлению за свой счет (строительство и т.п.)
3390	Всего расходов по вспомогательной деятельности
3391	Платные услуги, включенные в 3390
3392	Услуги связи, включенные в 3390
3400	Продажа сырья и топлива

Общая сумма расходов по основной деятельности (перевозкам) получают суммированием разделов 1720 + 3390 + 3400

Раздел X

Жилищно-коммунальное хозяйство

(Расходы и доходы детализированы)

3410	Эксплуатация жилищно-коммунального хозяйства
3420	Эксплуатация общежитий
3430	Эксплуатация гражданских сооружений
3440	Выплаты помимо государственных дотаций
3450	Общая сумма расходов и доходов жилищно-коммунального хозяйства

Раздел XI

Местные расходы доходы станций

I - Доходы

3710	Доходы по камерам хранения и услугам по багажу
3720	Доходы службы носильщиков
3730	Доходы от аренды участков, ресторанов и магазинов
3740	Доходы от продажи билетов
3750	Прочие доходы станции
3760	Общая сумма доходов станции
3770	Доходы ?

II - Расходы

3789	Расходы на персонал, оказывающий услуги на терминалах (продажа, информация, ...)
3790	
3800	Расходы на отопление, освещение и обеспечение водой станций и терминалов
3810	Расходы по приобретению и содержанию мелкого инвентаря
3820	Расходы по содержанию зданий
3870	Расходы по пополнению оборотных фондов
3880	Прочие местные расходы станции
3890	Общая сумма местных расходов станции

Список форм и статистических отчетов

Основные заполняемые статистической службой документы:

- **Статистический отчет по грузовому движению и железнодорожным доходам**
Этот отчет, составленный по типам движения (местное, импорт, экспорт и транзит), содержит следующую информацию по типам перевозимых грузов:
 - количество тонн,
 - количество тонно-км,
 - средняя пройденная дистанция,
 - доходы в сумах,
 - средний доход на 1 тонно-км.

- **Статистический отчет по пассажирскому движению и железнодорожным доходам**
Этот отчет, составленный по типу сообщения (пригородное, местное, выезжающие пассажиры, выезжающие пассажиры и транзитные пассажиры), содержит следующие данные:
 - количество перевезенных пассажиров,
 - количество пассажиро-км внутри страны,
 - количество пассажиро-км по СНГ,
 - средняя пройденная дистанция на 1 пассажира,
 - доходы по внутренним линиям,
 - доходы по межгосударственным линиям (СНГ),
 - средние доходы по внутренним линиям,
 - средние доходы по межгосударственным линиям (СНГ).

- **Ежемесячный отчет по объемным показателям деятельности железной дороги (№ 2636-300)**
Этот отчет на одной странице представляет приведенные ниже показатели и их сравнение с плановыми показателями (каждый месяц и с начала года):
 - отправка грузов,
 - грузооборот,
 - пассажирооборот,
 - оборот вагонов,
 - скорость на определенном участке,
 - простой вагонов на станциях при транзите,
 - простой вагонов под погрузочной операцией,
 - рентабельность локомотивов,
 - средний вес поездов,
 - статистическая загрузка 1 вагона,
 - прибытие загруженных поездов,
 - депо подвижного состава,
 - местные грузы,
 - разгрузка,
 - оборот местных вагонов,
 - общее число прибытий,
 - общее число отправлений,
 - слежение грузовых поездов,
 - слежение пассажирских поездов.

- **Ежемесячный отчет отделений (№254-10100).**
Этот отчет состоит из четырех разделов:

- *Раздел 1 - Общее число работников и заработная плата*

В этом разделе представляется общее количество работников и соответствующая ему заработная плата по видам работ (эксплуатация, капитальный ремонт, строительные работы,

погрузочно-разгрузочные работы и другие работы) для следующих служб и управлений отделения:

- администрация,
- дирекция отделения,
- локомотивное хозяйство,
- служба обеспечения энергией,
- вагонное хозяйство,
- служба движения,
- контейнерное хозяйство и коммерческая служба,
- пассажирское хозяйство,
- службы,
- гражданские сооружения,
- служба сигнализации и связи,
- служба логистики и информатики,
- предприятия дороги,
- служба покупок,
- служба обеспечения водой (только для каждых трех месяцев),
- служба обеспечения топливом (только для каждых трех месяцев),
- прочие,
- всего.

- Раздел 2 - Данные по работе бюджетных организаций (обучение, ...)

В этом разделе детализируется персонал и соответствующие фонды заработной платы по обучению работников, школы, медицинские училища, ...

- Раздел 3 - Дополнительные часы работы и поломки подвижного состава

Этот раздел представляет дополнительные часы работы и поломки подвижного состава, а также соответствующие суммы по следующим пунктам:

- локомотивное хозяйство,
- вагоны,
- служба перевозок,
- контейнеры,
- пассажирское хозяйство,
- хозяйство связи,
- служба электроэнергии,
- всего.

- Раздел 4 - Численность работников и зарплата по производственным группам

Этот раздел представляет для данных трех месяцев численность работников и заработную плату для следующих категорий персонала:

Эксплуатация локомотивов

- Техническое обслуживание локомотивов,
- персонал локомотивов,
- обеспечение топливом,
- машинисты тепловозов.

Служба обеспечения электроэнергией

- работники электрической сети,
- работники подстанций,
- электромеханики.

Вагонное хозяйство

- осмотр и ремонт вагонов,

- подготовка цистерн под налив и промывка вагонов,
- деповской ремонт грузовых и рефрижераторных вагонов,
- текущий ремонт внутреннего оборудования рефрижераторных вагонов, автономных рефрижераторных вагонов и секций.

Хозяйство движения

- персонал, формирующий поезда,
- бригады машинистов.

Хозяйство железнодорожных путей

- обслуживание железнодорожных путей,
- служащие на переездах.

Хозяйство сигнализации, связи и информатики

- электрики,
- механики.

Погрузочно-разгрузочные работы

- погрузчик,
- маневровые бригады.

Прочие работы

- персонал станций,
- кондукторы в пассажирских вагонах,
- обслуживание вагонов на заводе,
- обслуживание локомотивов на заводе.

- **Полный статистический отчет по текучести, отсутствию и использованию персонала (№1012-1000).**

Этот отчет, состоящий из двух частей, представляет на весь год и каждые три месяца ситуацию по численности работников по службам: реально присутствующие работники, число отсутствий, число санкций и т.д. Данный документ служит в основном управлению персоналом.

- **Ежемесячный статистический отчет о численности работников и соответствующей заработной плате по типу работ производственным группам одного учреждения (№1013-5000).**

Тип детализируемых работ:

- эксплуатационные работы,
- капитальный ремонт зданий и оборудования,
- погрузочно-разгрузочные работы,
- строительные работы,
- другие работы.

Этот односторонний отчет служит в основном управлению персоналом.

- **Ежемесячный статистический отчет о численности работников и соответствующей заработной плате (№ 922-1344.000)**

Этот отчет обобщает имеющийся персонал, вакантные места, увольнения, численность работников по типу контракта, задержки по выплате заработной платы и т.д. Этот отчет служит в основном управлению персоналом.