



TRACESA: Единая политика  
по транзитным расценкам и  
тарифам

**Ежемесячный Отчет**  
май - июнь 2002 г.

---



## СОДЕРЖАНИЕ

1.	РГТРТ (по железным дорогам, морским портам и судоходным компаниям)	3
2.	РГТРТ (по авто-дорогам)	3
3.	Первоначальный Отчет (ПО) и Приложение к Контракту	4
4.	Веб – страница TRACECA	4
5.	Другие встречи	4
6.	Посещение стран	4
7.	Сотрудничество и поддержка МПК	5
8.	Ход работы	5
 <b>ТАБЛИЦЫ:</b>		 <b>6</b>
<i>Таблица</i>	<i>1</i> Сводка хода работы	6
 <b>ПРИЛОЖЕНИЯ:</b>		 <b>8</b>
<i>Приложение 1</i>	Программа РГТРТ	9
<i>Приложение 2</i>	Протокол по итогам семинара	17
<i>Приложение 3</i>	Рабочий документ для встречи РГТРТ по железнодорожным транзитным тарифам - Методы	23
<i>Приложение 4</i>	Материалы для дискуссий по портам и судоходным компаниям	35
<i>Приложение 5</i>	Презентации, представленные тремя экспертами ЕС на встрече РГТРТ	53
	<i>Презентация по портам и судоходным компаниям I</i>	54
	<i>Презентация по портам и судоходным компаниям II</i>	64
	<i>Презентация по железным дорогам</i>	71
<i>Приложение 6</i>	Список делегатов, присутствующих на Первой Встрече РГТРТ	78

---

**Месячный отчет ЕПТРТ – май – июнь 2002 г.****1) РГТРТ (по железным дорогам, морским портам и судоходным компаниям)**

Первая встреча рабочей группы по транзитным расценкам и тарифам (РГТРТ) для железных дорог, морских портов и судоходных компаний коридора TRACECA, была проведена 19-20 июня в Баку, Азербайджане. Эта встреча была организована и финансировалась проектом ЕПТРТ. Эта рабочая группа была создана в соответствии с техническим заданием проекта и следующая встреча планируется в октябре 2002. Программа первой и последующих встреч представлена в приложении 1.

Копия протокола, подписанного делегатами на первой встрече представлена в приложении 2.

Копии рабочих документов по железнодорожным и морским тарифам, которые были розданы делегатам перед первой встречей, представлены в приложении 3.

Презентации, сделанные тремя экспертами ЕС представлены в приложении 4.

Список делегатов, посетивших первую встречу представлен в приложении 5.

Задачи первой встречи были достаточно большими, и в основном они были реализованы. Присутствовали представители всех стран, за исключением Армении и Таджикистана, зато некоторые страны представляли по 4 представителя. Представители были в основном на должном уровне. Делегаты проявляли большой интерес к обсуждаемым вопросам, дебаты проходили очень оживленно. Делегаты сошлись на том, что тарифная политика стран-членов TRACECA должна быть координированной, договорились о программе следующих встреч и о том, что в дальнейшем они же будут представлять свои страны. Было принято решение, что к следующей встрече консультанты детально разработают один альтернативный вариант железнодорожного тарифа для дальнейшего рассмотрения, а так же представят ряд возможных структур портовых и судоходных тарифов, основанных на затратах, который бы учитывал имеющуюся резервную вместимость и соотношение зафиксированных затрат к изменяющимся. Должно быть рассмотрено создание единого документа по железнодорожным, портовым и судоходным тарифам.

Было решено, что новая тарифная структура железнодорожных транзитных перевозок должна основываться на прямых затратах с минимально допустимым резервом для покрытия косвенных затрат; и, что разработано это должно быть таким образом чтобы можно было распознавать пошлины, относящиеся к движущей и терминальной деятельности; и что тарифная структура по железным дорогам, портам и судоходным компаниям должна основываться на затратах, отражающих единые, технические нормы.

Далее было решено, что консультанты представят для согласования на следующей встрече методологию с примерами тарифов, для координированных контейнерных ставок и сквозных тарифов ( по железным дорогам, портам и судоходным компаниям).

Делегаты договорились полностью поддерживать работу консультантов, обеспечивая их всеми необходимыми данными для мониторинга эффекта, производимого на грузопоток пониженными тарифами и для создания руководства для пользователя, основанного на веб-сайте.

На этот раз делегаты не могли согласиться с рекомендацией консультантов касательно применения в течении одного года, начиная с октября 2002, экспериментальной единой ставки на железнодорожные контейнерные тарифы через весь коридор TRACECA, ( с тщательным контролем производимого эффекта на грузопоток и доходы).

## **2) РГТРТ (по авто-дорогам)**

Первая встреча РГТРТ по автодорожным транзитным сборам будет проходить в октябре/ноябре, и планирование ее уже началось. Основная работа автодорожной группы в мае/июне заключалась в оценке информации, собранной в результате посещений стран (см. ниже пункт б).

## **3) Первоначальный отчет и приложение к Контракту**

Согласно Техническому Заданию Первоначальный Отчет был подготовлен и распространен в середине апреля. Теперь он одобрен Руководителем Программы Европейского Союза.

Приложение No.1 к контракту No. 01-0181 было одобрено Европейской Комиссией.

## **4) Веб- страница TRACECA**

Техническое задание проекта, первоначальный отчет и краткое резюме первой встречи РГТРТ были опубликованы на веб-странице TRACECA.

## **5) Другие встречи**

В апреле менеджер проекта посетил Вторую ежегодную конференцию Межправительственной Комиссии TRACECA в Ташкенте. Он также участвовал в презентации Секретариата МПК TRACECA на выставке Транс Каспиан в мае в Баку.

В апреле менеджер проекта посетил встречу IRU стран СНГ в Баку, где он представил проект и необходимые для него данные автодорожным транспортным операторам (потенциальным членам рабочей группы РГТРТ по автодорогам), и добился их поддержки для деятельности проекта.

## **6) Посещение стран**

В течении мая/июня модульными экспертами были осуществлены поездки в Турцию (дорожные операторы и администрация), Румынию (автодорожная и морская администрации), Болгарию (автодорожная и морская администрация), Туркменистан (морская администрация), Узбекистан (авто и железные дороги), Киргизстан (автодороги), Казахстан (авто и железные дороги, морская администрация), Грузию (авто и железные дороги, морская администрация), Азербайджан (авто и железные дороги, морская администрация), Молдову

(автодороги), и Армении (автодороги). Задача заключалась в том, чтобы добыть информацию по тарифной политике и собрать данные по тарифам, затратам и грузопотокам.

Сотрудничество расширилось, но объем предоставленной информации серьезно разнится как между странами так и между видами транспорта. Повсеместная оценка будет представлена в последующих отчетах. Между тем отмечено, что Каспийское пароходство и Узбекские Железные Дороги не проявляли инициативы для сотрудничества и что действующие затраты Черноморских портов, Азербайджанских, Грузинских Железных дорог очень сложно добыть.

## **7) Сотрудничество и поддержка МПК**

Проект полностью поддержал сеть национальных комиссий и секретариатов созданный Генеральным Секретариатом МПК TRACECA. Проект в свою очередь получил полную поддержку Секретариата МПК. На первой встрече РГТРТ (надеемся, что будет и в последующих) председательствовал Генеральный Секретарь МПК, г. А. Тагиров.

## **8) Сводка хода работы**

В таблице 1 показана сводка хода работы на конец июня.

**Таблица 1 Сводка хода работы**

ПОД-ЗАДАНИЕ	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ХОД РАБОТЫ
<b>Задача 1</b>	<b>РАБОЧИЕ ГРУППЫ ( по железным и автомобильным дорогам, портам и судоходствам )</b>	
1.1	Создание Рабочих групп	ЗАВЕРШЕНО (для железных дорог, портов и судоходств) В процессе выполнения(автодорог)
1.2	Составление программы для Рабочих групп	ЗАВЕРШЕНО (для железных дорог, портов и судоходств) В процессе выполнения (автодорог)
1.3	Назначение представителей от каждой страны	ЗАВЕРШЕНО (для железных дорог, портов и судоходств) В процессе выполнения (автодорог)
1.4	Работа с национальными представителями	В прцессе выполнения
<b>Задача 2</b>	<b>ОБЗОР ПРОДЕЛАННОЙ РАБОТЫ</b>	
2.1	Комментарии по предшествующей работе	В процессе выполнения
2.2	Объединение существующих данных по тарифам, доходам, расходам, грузопотокам и ценовой политике.	ЗАВЕРШЕНО
2.3	Определение пробелов в информации	ЗАВЕРШЕНО
<b>Задача 3</b>	<b>ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО АВТОДОРОЖНЫМ ТРАНЗИТНЫМ СБОРАМ</b>	
3.1	Добыча информации по транзитным разрешениям /сборам	В процессе выполнения
3.2	Опрос автодорожных транспортных операторов	В процессе выполнения
3.3	Оценка рационального уровня сборов	
3.4	Определение альтернативных вариантов и разработка предпочитаемого	
<b>Задача 4</b>	<b>ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНЗИТНЫМ ТАРИФАМ</b>	
4.1	Анализ документов МТТ и Тарифной полити стран СНГ	ЗАВЕРШЕНО
4.2	Разработка варианта тарифной структуры	В процессе выполнения
4.3	Предложения пилотной схемы для выбранных ставок	В процессе выполнения
4.4	Опрос грузоотправителей	В процессе выполнения

4.5	Усовершенствованная методология создания тарифов	В процессе выполнения
<b>Задача 5</b>	<b>АНАЛИЗ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ТАРИФАМ ПОРТОВ И СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ</b>	
5.1	Обзор информации из каждой страны TRACECA	В процессе выполнения
5.2	Начальный анализ тарифов и политики	В процессе выполнения
5.3	Улучшение и реализация предпочитаемой тарифной структуры (включая сквозные тарифы)	
<b>Задача 6</b>	<b>СПРАВОЧНИК ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ</b>	В процессе выполнения
<b>Задача 7</b>	<b>ОТЧЁТЫ</b>	
7.1	Начальный Отчёт	ЗАВЕРШЕНО
7.2	Отчет о ходе Работы Проекта	
7.3	Проект Окончательного Отчёта	
7.4	Окончательный Отчёт	

# ПРИЛОЖЕНИЯ

# **ПРИЛОЖЕНИЕ 1**

## **ПРОГРАММА РГТРТ**

## **ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО ТРАНЗИТНЫМ РАСЦЕНКАМ И ТАРИФАМ (ЕПТРТ)**

### **Рабочая Группа по Транзитным Расценкам и Тарифам (РГТРТ) по железным дорогам, портам и судоходным компаниям Первая встреча**

**Дата** - 19 – 20 июня 2002

**Месторасположение** – МПК TRACECA, Баку, Азербайджан

**Модули** – Железные Дороги, Порты и Судоходные Компании

**Языки** – Русский и английский

**Пленарное заседание** – Председатель, Генеральный Секретарь МПК TRACECA  
(г. А. Тагиров)

**Руководитель Семинара** – Дуглас Разбаш (Железная дорога) & Тед Ланг (Порты и Судоходные Компании)

#### **Задачи:**

1. Согласовать повестку дня РГТРТ.
2. Согласовать программу для встреч и семинаров.
3. Проконтролировать изменения коэффициентов транзитных тарифов и их влияние на грузопоток в странах TRACECA (включая веб-страницу TRACECA)
4. Рассмотреть методы упрощения и гармонизации тарифов.
5. В частности, принять временные единые тарифы для движения международных контейнеров по железной дороге и перейти на, основанные на затратах тарифы в портах и судоходных компаниях для стимулирования всех видов транзитных грузов – контейнерных и не контейнерных..
6. Обсудить изменения уровня, структуры и политики тарифов организаций - участниц - в особенности рассмотреть три альтернативные железнодорожные структуры тарифов предлагаемые консультантами для замены МТТ, чтобы предложить одну альтернативу для дальнейшей разработки консультантов.
7. Согласовать вопросник, который будет использоваться для сбора информации для доступа грузоотправителя.
8. Обеспечить информацией в той степени, в которой это необходимо для успеха РГТРТ- особенно для поддержки доступа грузоотправителя и для создания руководства для пользователя TRACECA.
9. Предложить обсудить что-либо еще, что может представлять интерес для проекта.

Ожидаемые результаты: подписание протокола, охватывающего вышеупомянутые соглашения, проект должен быть роздан к 6 июня 2002.

#### **Участники**

Список участников должен быть готов к началу семинара и должен включать представителей железных дорог, портов и судоходных компаний из 13 стран TRACECA, официальных лиц секретариата, консультантов, гостей.

#### **Структура программы:**

**На пленарном заседании** – должны присутствовать все участники встречи ( в течении 2 часов в 1 день и весь второй день)

**На семинаре** – делегаты делятся на (а) представителей железных дорог и (b) представителей портов и судоходных компаний. Семинары будут проходить параллельно в течении первого дня.

### **День прибытия, Вторник 18 июня 2002**

#### **Переезд из Аэропорта в гостиницу**

#### **Регистрация в офисе постоянного секретариата МПК TRACECA**

3.00 - Знакомство. Посещение встречи на усмотрение участников.

### **День 1, Среда, 19 июня 2002**

#### **Задачи пленарного заседания:**

Представить членов РГРТТ, руководителей групп и экспертов проекта;

Обсудить задачи РГРТТ, модели и образ действия, повестку дня и задачи первой встречи.

Ожидаемые, от пленарного заседания, результаты: соглашение по программе первой встречи

<b>ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ</b>			<b>Ведущие</b>
09:30		Регистрация окончательной программы, раздача материалов и т.д.	Все делегаты
10:00	1	Открытие встречи Представление участников и ее содержания	Председатель
10:15	2	Перспективы ЕС; Техническое задание	М. Грай
10:30	3	Успехи по реформам – скидки и коэффициенты	В Турдзеладзе / Н. Эркинов
10:45	4	Начальный отчет и отчет о ходе проекта – Менеджер проекта	Д. Робертс
11:00	5	Представление, задачи и программа – железная дорога	Д.Разбаш
11.15	6	Представление, задачи и программа – порты и судоходные компании	Т. Ланг
11:30	7	Обсуждение и соглашение по всей программе рабочей группы и по программе первой встречи.	Все делегаты
11:45		<b>Перерыв</b>	

#### **Задачи семинара касательно железных дорог:**

##### **Ожидаемые Результаты:**

<b>Семинар по железной дороге</b>			<b>Ведущие</b>
12:00	1	Основы затрат по тарифам - Обсуждение понятия основы транспортных затрат	Общее обсуждение
12:30	2	Обсуждение документов: МТТ/ Тарифная Политика стран СНГ – Представление, розданных на рассмотрение делегатам, документов.	Д. Разбаш Д.Разбаш
13.00	3	Тенденции грузопотоков по железным дорогам коридора.	Н.Эркинов
13:15	4	Необходимость введения новшеств –обсуждение	Все делегаты

13:30	5	Представление предлагаемой альтернативной тарифной политики (документы розданы)	Д. Разбаш
14:00		<b>Обед</b>	

**Задачи семинара по портам и судоходным компаниям:**
**Ожидаемые результаты:**

<b>Семинар по портам и судоходствам</b>			
12:00	1	Грузопоток по судоходным путям TRACECA: какова ситуация сегодня	Т Ланг
12.30	2	Потенциальное развитие грузопотока коридора TRACECA	Т Ланг
13.00	3	Существующая тарифная политика и сравнение тарифов коридора TRACECA с существующими международными тарифами.	Т Ланг
13.30	4	Краткий анализ по морскому транспорту стран TRACECA	Н.Мамедов
13.40	5	Черноморские порты и судоходные компании	А. Шуф
14:00		<b>Обед</b>	

<b>Семинар по железной дороге</b>			
15:30	6	Обсуждение альтернативной тарифной структуры, и выбора наилучшего варианта дальнейшего развития.	Все делегаты
16:00	7	Экспериментальные/ пилотажные единые тарифные ставки для контейнеров (предложение, предлагаемое на обсуждение)	Д.Разбаш
16:30		<b>Перерыв</b>	
17:00	8	Согласие на эксперимент по единым тарифным ставкам на контейнеры	Все делегаты
17:30	9	Вопросник для грузоотправителя, необходимая информация и мониторинг, руководство для пользователя.	Д. Разбаш
18:30		<b>Ужин</b>	

<b>Семинар по портам и судоходствам</b>			
15.30	1	Возможности использования резервной вместимости	Т Ланг
16.00	2	Подход к проблеме тарифов в портах и судоходных компаниях других странах мира	Т. Ланг
16.30		<b>Перерыв</b>	
17.00	3	Тарифы, основанные на затратах и коммерческой калькуляции цен.	
18.30		<b>Ужин</b>	

**День 2-ой**  
**Четверг, 20 июня 2002 -**

### ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ

**Задачи:**

**Ожидаемые результаты:**

**Согласование протокола; согласование следующей встречи**

			<b>Ведущие</b>
10:00	1	Представление от TRACECA	Председатель
10:10	2	Наблюдения менеджера проекта	Д.Робертс
10:20	3	Отчет о проделанной работе семинара по железным дорогам	Д.Разбаш
10:30	4	Отчет о проделанной работе семинара по портам и судоходствам	Т. Ланг
10:40	5	Представление протокола	Председатель
11:00		<b>Перерыв</b>	
11:30	6	Обсуждение протокола	Председатель Делегаты
12:30		<b>Обед</b>	
14:00	7	Обсуждение протокола	Председатель Делегаты
15:30		<b>Перерыв</b>	
15:45	8	Дальнейшая программа – железные дороги	Д. Разбаш
16:00	9	Дальнейшая программа – порты и судоходные компании	Т. Ланг
16:15	10	Следующая встреча – Дата, местонахождение, задачи, ожидаемые результаты.	Председатель
17:15		Подписание протокола	Все делегаты
		<b>Прощальный ужин</b>	

**TRACECA РГТРТ**  
**по железной дороге, морским портам и судоходным компаниям**  
**Предполагаемый график встреч с возможными вопросами для обсуждения**  
**(Железнодорожные Тарифы)**

<b>Дата</b>	<b>Представление документов</b>	<b>Необходимые решения</b>	<b>Семинар</b>
Встреча 1 июнь 02 6 месяц проекта	1. Проект документа МТТ и документа по тарифной политике стран СНГ 2. Варианты предложенных тарифных структур 3. Предложения по отдельным тарифным изменениям на контейнеры 4. Требования по обзору торгового доступа 5. План семинара	1. Замена тарифов 2. В развитии вариантов тарифных структур 3. Согласие с требованиями торгового обзора 4. Информационные нужды для мониторинга потоков транзитного движения	Тарифы: Базовая стоимость тарифов; Европейские тарифы; Рыночная стоимость
Встреча 2 октябрь 02 10 месяц проекта	1. Презентация предложенной тарифной структуры 2. Обзор эффективности пересмотренных коэффициентов (касательно протокола 14/15-2-2002) 3. Документ, относительно торговой гибкости грузового транзита между Европой и Азией 4. Отчет о ходе осуществления проекта по исследованию торгового доступа	1. Соглашение по предложенной структуре тарифов 2. Предполагаемые действия по улучшению отношений между грузоотправителями	Факторы, влияющие на спрос грузового транзита: цена, время, уровень обслуживания
Встреча 3 февраль 03 14 месяц проекта	1. Руководство для пользователя на веб-сайте TRACECA 2. Обзор информационных потоков 3. План отчета по улучшенному доступу для грузоперевозчиков 4. Проект строительных норм и правил для торгового доступа по железным дорогам	1. Согласованный проект плана по усовершенствованию торгового доступа 2. Согласованные изменения в Руководстве для Пользователя 3. Согласованные усовершенствования по информационным потокам	1. Рыночные нужды 2. Регулирование цен и переговоры, по использованию новой тарифной структуры 3. Совместное заседание с грузоотправителями

Встреча 4 июнь 03 18 месяц проекта	1. Контрольный отчет, относительно эффективности новой тарифной структуры 2. Заключительный отчет по торговому доступу	1. Изменения в новой тарифной структуре 2. Заключительный отчет, согласованный по усовершенствованию торгового доступа.	Исследование рынка и методы прогнозирования
Встреча 5 октябрь 03 22 месяц проекта	1. Заключительный отчет по новым тарифам 2. План заключительного отчета по проекту 3. Руководство для Пользователя	1. Комментарии по отчетам 2. Действия по поддержке Руководства для Пользователя	Действия необходимые в будущем: Определение будущих действий, необходимых для увеличения объемов транзита в страны TRACECA

**TRACECA РГРТ**  
**по железной дороге, морским портам и судоходным компаниям**  
**Предполагаемый график встреч с возможными вопросами для обсуждения**  
**(Морские порты и Судоходные компании)**

Дата	Представление документов	Необходимые решения	Семинар
Встреча 1 июнь 02 6 месяц проекта	Первоначальные данные по перевозкам, особенно транзитным, морским портам и судоходным компаниям; текущая тарифная политика; существующие тарифные структуры; достоинства и недостатки торговых балансов морских портов и судоходных линий; государственные мнения по политике ценообразования; а также мнения потребителей морских портов, администраций портовых и судоходных линий. Нерешенные проблемы будут решаться в соответствии с начальной работой в этой области	Меры по преодолению проблем, возникающих в течение первоначальной работы в этой области	Тарифы основанные на затратах морских портов и судоходных компаний;  Портовые тарифы в других странах мира.  Рыночное ценообразование

Встреча 2 октябрь 02 10 месяц проекта	Презентация предложенной тарифной структуры	Соглашение по предложенной структуре тарифов	Предложенная новая тарифная политика Факторы, влияющие на спрос грузового транзита: цена, время, уровень обслуживания
Встреча 3 февраль 03 14 месяц проекта	Обзор комментариев по предложенной тарифной структуре Обзор развития в осуществлении новых тарифов Руководство для пользователя на веб- сайте TRACECA Обзор информационных потоков	Решения по преодолению проблем при осуществлении	Рыночные нужды Регулирование цен и переговоры, по использованию новой тарифной структуры Совместное заседание с грузоотправителя ми
Встреча 4 июнь 03 18 месяц проекта	Контрольный отчет, относительно эффективности новой тарифной структуры	Решения по преодолению нерешенных проблем и их осуществление Изменения по новым тарифным предложениям	Обзор развития
Встреча 5 октябрь 03 22 месяц проекта	Заключительный отчет по новым тарифам План заключительного отчета по проекту Руководство для Пользователя	Комментарии по отчетам Действия по поддержке Руководства для Пользователя	Действия необходимые в будущем: Определение будущих действий, необходимых для увеличения объемов транзита в страны TRACECA

## **ПРИЛОЖЕНИЕ 2**

### **ПРОТОКОЛ ПО ИТОГАМ СЕМИНАРА**

## ПРОТОКОЛ

### ПО ИТОГАМ СЕМИНАРА ПОЛНОМОЧНЫХ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ (ЭКСПЕРТОВ) ПО ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКЕ АДМИНИСТРАЦИЙ МОРСКОГО И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, МОРСКИХ ПОРТОВ И СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ ТРАНСПОРТНОМУ КОРИДОРУ ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ (TRACECA).

**Баку, 20 июня, 2002**

Полномочные представители администраций морского и железнодорожного транспорта, морских портов и судоходных компаний, предоставляющие услуги по международному транспортному коридору TRACECA совместно с представителями ПС МПК TRACECA (список прилагается) 19-20 июня 2002 года в Баку обсудили вопросы тарифной политики международного транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия.

Семинар проходил под председательством Генерального секретаря Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии TRACECA, г. Абдурашид Тагиров. Семинар был организован согласно статье 2 Протокола, подписанного в Баку 15 февраля 2002 года, статье 3.2 о создании специальной Рабочей Группы по выработке координированной тарифной политики железных дорог, морских портов и судоходных компаний в транспортном коридоре Европа – Кавказ – Азия (TRACECA) и статье 5 о развитии морского транспорта Заключительной Резолюции, подписанной в Ташкенте 25 апреля, 2002 года.

1. Участники пришли к выводу, что:

- a. Встреча прошла в духе сотрудничества и взаимопонимания в контексте координации тарифной политики Основного Многостороннего Соглашения (статья 3 пункт в, г; статьи 5, 6, 8, 9 пункт 4) стран – членов TRACECA.
- b. Семинар посвящался тому, чтобы дать направление экспертам, занимающимся разработкой транзитных тарифов и другим, заслуживающим внимания, вопросам (программа прилагается).
- c. Генеральный секретарь ПС МПК TRACECA г. Абдурашид Тагиров назначен председателем семинаров рабочих групп.
- d. Программа следующих семинаров должна соответствовать прилагаемым документам.
- e. Продолжат участие в семинарах в условленное время, приблизительно с четырехмесячным интервалом.

2. В результате проведенных обсуждений по совершенствованию структуры тарифов на железных дорогах, в портах и судоходных компаниях относительно транзитных грузоперевозок по коридору TRACECA, были приняты следующие решения:

- f. На встрече был сделан анализ возможных альтернативных железнодорожных тарифных структур. Консультантам было предложено разработать один вариант для дальнейшего рассмотрения во время следующей встречи.
- g. Формат тарифной структуры должен быть ясно изложен и включать предложения с точки зрения связей, существующих в транспортной сети, на пограничных станциях и в портах.
- h. Существующие железнодорожные тарифные соглашения должны быть приняты во внимание и применены, где возможно, чтобы свести к минимуму изменения с которыми сталкиваются транспортные операторы и клиенты.
- i. Должны быть разработаны предложения по подходу к портовым сборам и ставкам перевалки грузов в портах с учетом частной деятельности в этом виде услуг, и морскому фрахту, которые бы отражали затраты на морскую транспортировку и перевалку грузов, а также имеющиеся резервные производственные мощности и существующие пропорции постоянных к переменным затратам в настоящее время.
- j. Ряд возможных как долгосрочных так и краткосрочных тарифных структур по портам и судоходным компаниям должен быть представлен экспертами проекта «Единая политика по транзитным расценкам и тарифам» в октябре 2002 года.

- k. Принимая во внимание многомодульный характер транспортного движения по коридору TRACECA должно рассматриваться внесение тарифов железных дорог, портов и судоходных компаний в единый документ в рамках Основного Многостороннего Соглашения.
- l. Новая железнодорожная тарифная структура должна быть основана, в первую очередь на изучении аналогичных действующих тарифов в альтернативных коридорах, в то же время она должна быть чувствительна к товару, расстоянию, времени перевозки и уровню сервиса.
- m. Новая тарифная структура для железнодорожных транзитных грузов должна (а) быть основана на восстановлении тех затрат, которые непосредственно связаны с такими грузами, включая амортизацию активов, используемых для обеспечения услуг по приемлемым стандартам и (б) обеспечивать допустимо-предельный уровень восстановления затрат, которые не меняются непосредственно для грузов.
- n. Существуют различия в финансово-экономической политике национальных железных дорог, портов и судоходных компаний по коридору TRACECA. С этой целью консультантов попросили разработать новую тарифную структуру через применение единых, нормативных технических и финансовых основ относящихся к прямым затратам связанным с обеспечением транзитных, импортных и экспортных услуг.
- o. Вариант альтернативной структуры, который должен быть разработан консультантами должен позволить идентификацию цен, относящихся как к «начально-конечному» и «движенческому» обслуживанию, так и другим видам деятельности, предоставляемым железными дорогами.
- p. Рекомендуется рассмотреть вопрос замены валюты со швейцарского франка на евро.

3. В интересах привлечения дополнительных грузопотоков на коридор TRACECA, было достигнуто соглашение по которому консультанты должны будут предложить методологию расчета нового тарифа с приведением примеров тарифов на втором заседании Рабочей Группы, запланированном на октябрь 2002 г.

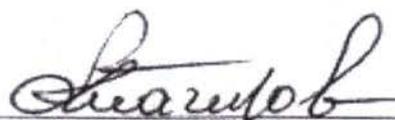
Консультанты должны будут представить следующее:

- q. Координированные тарифные ставки на «движенческие» услуги по перевозке контейнеров (ДФЭ/километр) по железной дороге.
  - r. Соответствующие тарифы за терминальные услуги.
  - s. Соответствующие портовые и судоходные тарифы.
  - t. Общий «сквозной» тариф, который включает железно-дорожные, портовые и судоходные ставки.
  - u. Делегаты должны иметь полномочия принятия решений на втором заседании Рабочей Группы в октябре 2002 г. и будут уведомлены о деталях новой тарифной стратегии за один месяц до запланированного заседания.
4. Семинар осознает важность сбора необходимой информации для хорошей коммерческой практики для оценки ключевых административных решений, и для достижения этого будет полностью поддерживать следующее:
- v. обеспечение информацией на следующих семинарах как обусловлено Постоянным Секретариатом МПК TRACECA для прослеживания результатов пониженных тарифов как на коммерческие грузы так и на грузы гуманитарной помощи.
  - w. обеспечение данными для помощи в создании руководства для пользователя железными дорогами, портами, судоходными компаниями и автомобильными дорогами как обговорено консультантами для публикации на Веб странице TRACECA.

- v. обеспечение данными для помощи в создании руководства для пользователя железными дорогами, портами, судоходными компаниями и автомобильными дорогами как обговорено консультантами для публикации на Веб странице TRACECA;
- w. обеспечение данными для определения реакции экспедиторов и грузоотправителей к предоставляемым услугам, используя вопросник представленный участникам семинара;
- x. содействие всем видам деятельности проекта, выполняемым консультантами как описано в первоначальном отчете подготовленном к апрелю 2002 года, включая обеспечение информацией, согласованной рабочей группой семинара (необходимая информация обсуждалась на семинаре);
- y. семинар признает, что следующие отчеты и другие документы были получены ими:
- Пакет информации, содержащий программу семинара, список делегатов, включающий контактные данные, контактные данные консультантов.
  - Первоначальный отчет
  - Документы по обзору МТТ и Тарифной структуры стран СНГ
  - Документ, излагающий возможные альтернативные железнодорожные тарифные структуры.
  - Проект содержания Руководства пользователя
  - Проект вопросника для грузоотправителя

5. Следующая встреча Рабочей Группы по транзитным расценкам и тарифам будет проведена 15 октября 2002 г.

Председатель Рабочей Группы по транзитным расценкам и тарифам,  
Генеральный секретарь ПК МПК TRACECA г. Абдурашид Тагиров



Менеджер проекта «Единая политика по транзитным расценкам и тарифам»  
г. Дэйвид Робертс



Азербайджанская Государственная Железная Дорога	Заместитель начальника службы Тарифы и Транспортный Сервис: И. А. ГУСЕЙНОВ
Азербайджанское Государственное Каспийское Пароходство	Заместитель начальника А. М. РАГИМОВ
Бакинский Международный Морской Порт	Зам. начальника финансовой службы - Начальник планово-организационного аналитического отдела Р. КАСИМОВА
Болгарская Государственная железная дорога	Руководитель сектора П. ПОПОВ
Грузинская железная дорога	Начальник экономической службы Т. ЦИХЕЛАШВИЛИ
Администрации Туркменских железных дорог	1-ый заместитель начальника службы перевозок и коммерческой работы Б.П. АННАЕВ
Администрация морских портов Турции	Главный Инженер Ф. К. ЯЗАН
Порт и судоходная компания	Специалист по морским перевозкам Х. БЕЙХАН
Узбекская железная дорога	Экономист отдела тарифной политики экономической службы Ф. Н. МАХБУБОВА
Судоходная компания «Укрферри»	Коммерческий Директор В.В. ЧЕРНИЕВСКИЙ
Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины «Укрзалізниця»	Начальник управления маркетинга и технологий Главного коммерческого управления Т. П. ТАРАТАЙКО
Министерство транспорта и коммуникаций республики Казахстан	Начальник управления регулирования перевозочного процесса Департамента железнодорожного транспорта С.Р. ТАЛЬКО
Национальная морская судоходная компания «КАЗМОТРАНСФЛОТ»	Директор Коммерческого Департамента С.Ю. ВОРОЖЕЙКИН
Кыргызская железная дорога	Инженер по тарифам отдела экономики и тарифов Управления Кыргызской ж.д. В.Г.ЧИГРИНА
Государственное предприятие «Железная дорога Молдовы»	Начальник отдела грузовых тарифов Н. ЗАЙЦЕВА
Турецкая Государственная железная дорога	Глава портового департамента Н. АРСЛАН
Национальное Общество Железнодорожных Грузовых Перевозок «УФР Нарфа»	Начальник службы тарифов, анализа и стоимости МЕДЕШАН И.Ф.
Морской Торговый Порт Констанца	Коммерческий Директор А. БАЗ
Ильичевский Морской Торговый Порт	Начальник отдела маркетинга Т.В. РИВИНА
Морской Торговый Порт Актау	Начальник отдела маркетинга Д.Б. КУТПАНБАЕВ
Морской Торговый Порт Туркменбаши	Оперативный Менеджер ТМП Н.Н. АТАЕВ
Морской Торговый Порт Багуми	Коммерческий и Финансовый Директор Р. НАКАШИДЗЕ
Морской Торговый Порт Варна	Директор эксплуатации А. СТАНКОВ
Управление «Туркмендемирйоллары»	Зам. Начальника транспортно-экспедиторского отдела финансовой службы О.ХУДАЙБЕРДЫЕВ
Администрация Морского транспорта Грузии	Зам. председателя АМТГ В.Г. ИМНАИШВИЛИ

## **ПРИЛОЖЕНИЕ 3**

### **РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ ДЛЯ ВСТРЕЧИ РГТРТ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНЗИТНЫМ ТАРИФАМ - МЕТОДЫ**

## TRACECA

### **Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам Рабочий Документ для встречи РГТРТ, 19-20 июня, 2002 г.**

#### **Политика TRACECA по Железнодорожным Транзитным Тарифам - Методы**

(Примечание: Проверенная версия данного документа, объединившая результаты встречи РГТРТ находится в процессе подготовки)

#### **1. ВВЕДЕНИЕ**

1. Техническое задание проекта Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам (ЕПТРТ) указывает, что ожидаемым результатом такой политики является новая тарифная структура по железнодорожным, портовым, судоходным и автодорожным транзитным тарифам TRACECA, в то время как общей целью является привлечение дополнительных грузов на коридор TRACECA.
2. Начальный отчет, опубликованный в апреле и одобренный TRACECA, определяет методы для достижения вышеуказанных результатов. Главным орудием, которого является форум, к которому обращается этот документ, т.е. Рабочая Группа по Транзитным Расценкам и Тарифам (РГТРТ). Программа рабочей группы определяет какие решения ожидаются во время каждой из пяти встреч, намеченных за 2-х годичный период проекта.
3. Решения, необходимые быть приняты во время первой встречи, следующие а) поддержать цели по изменению тарифной структуры б) обеспечить четкие направления для осуществления этих изменений в) содействовать информационной поддержке, необходимой для проекта, включая публикацию Руководства Пользователя TRACECA.
4. Протокол, распространяемый среди всех делегатов до встречи, определяет, решения, ожидаемые от делегатов.
5. Этот документ представляет основание для решений, которые предполагается обсудить во время сессий семинара. Документ оговаривает следующее а) рекомендации по МТТ и ЕТТ б) варианты новой тарифной структуры в) Основы нормативных затрат г) Сравнения с расценками ЕТТ д) предложения по экспериментальным единым ставкам и е) информация предоставляемая делегатами.

#### **2. ЕТТ и МТТ**

1. Соглашение по Единым Транзитным Тарифам, было принято в 1951 году и применялось в Азиатских странах и в СССР (все области и административные единицы). После распада СССР, в 1991 году, были подписаны новые соглашения со странами СНГ как с суверенными странами. Основы затрат, тарифная структура и правила применения ЕТТ в основном остались без изменения. МТТ было принято в 1977 году под руководством польских железных дорог для создания более Европейской Структуры. ОЕЖД начала контроль за ходом работы МТТ в 2000 г.

2. Основное различие между МТТ и ЕТТ это то что расценки МТТ выше; на 1000 км ставка МТТ равна 350 SF в то время как ставка ЕТТ -200 SF. Тарифы соответствуют 10 км ЕТТ и 5 км МТТ.
3. Очень важно отметить тот факт что МТТ и ЕТТ считаются тарифными структурами, основанными на затратах. Таким образом, оказалось трудно определить основу этих затрат. Следует отметить что в 1951 и в 1977 годах, когда были приняты МТТ и ЕТТ, методы финансирования и управления значительно отличались.
4. Железнодорожные затраты рассматривались в трех плоскостях - прямые, условно зафиксированные и прибыльные. Прямые расценки включали цены, изменяющиеся в зависимости от расстояния, например - персонал поездов, эксплуатация транспорта и подвижного состава, а также горючее. Условно, зафиксированные затраты менялись частично со временем, включая эксплуатацию инфраструктуры, зданий и рабочей силы, и были установлены как 60% прямых затрат. Прибыль составляла 15% от общих затрат и была предназначена для оплаты услуг управленческого состава.
5. В прошлом, железные дороги, порты и судоходства находились в управлении соответствующих министерств дабы контролировать финансирование и развитие в соответствии с государственным критерием планирования. Но то, что не включалось в общие затраты это были затраты на сами министерства, а также кредитные и процентные выплаты по инвестициям, предоставляемым государством. Также считается, хотя это не точно, что затраты на соответствующие социальные услуги, школы, здравоохранение и т.д. подсчитывались отдельно и не являлись частью операционных железнодорожных затрат, возмещаемых в тарифах. Затраты на модернизацию и усовершенствование теперь включаются в МТТ ( согласно ОЕЖД), хотя не объясняется какие именно и как эти затраты включаются в МТТ.
6. ОЕЖД подтвердила, что время не считалось основой для затрат.
7. Тарифная структура МТТ и ЕТТ основана на числе вагонов и расстоянии, то есть  $x$  на каждый вагон на каждый км, который конвертируется в тонны в соответствии с грузоподъемностью вагона. Это также применяется для процента порожнего состава, в соответствии с типом вагона и товара. К примеру, процент пустого состава цистерн перевозящих нефть установлен как 50% так как невозможно получить обратно загруженные цистерны. Процент пустого состава очень важен для определения цен, хотя он бесспорно сокращается для цистерн с нефтью для общей цели и платформ так как меняется рынок и направление маршрута.
8. Издержки по терминалу включаются в тарифную структуру, включая в конце каждого транзита, при приграничных операциях между суверенными странами, а также на промежуточных станциях. Так как эти затраты объединяются, не совсем ясно какие тарифы и как они будут применяться отдельно по терминалу и передвижению.
9. Результат объединения издержек по терминалу и передвижению это пониженная тарифная структура: форма такова -  $P = md + ntk/d^{**2}$  ( Цена= ставка передвижения x расстояние + (число терминалов x ставка терминала/ рассчитанное расстояние). «к» является

коэффициентом влияющим на расстояние на которое кривая выравнивается. Для ЕТТ градиент (уклон) спада выравнивается на отметке 2.500 км, показывая что издержки по терминалу полностью покрыты на этой дистанции. В ЕС, спад выравнивается на отметке 1.000 км так как дистанции значительно короче чем в СНГ.

10. Ясно что кроме расстояния и загрузки на ценовую базу тарифов будут влиять и другие факторы. Топографические отличия между географическими зонами определяются с помощью информации о максимальной длине поезда и загрузке каждой железнодорожной зоны. Считается что операции в Грузии в 6 раз дороже чем операции в Казахстане из-за гористой территории. Таким образом наступило время рассмотреть эти предположения.
11. Кроме того, МТТ и ЕТТ определяют размещение транзитных доходов полученных одной страной, в других странах на территории которых предоставляются транзитные территории. Это также является причиной того что тарифы ЕТТ котируются с Швейцарских франках - независимо от проблем с обменным курсом.
12. В начале этого года были установлены льготные тарифы TRACECA с использованием специального коэффициента равного 50% обнародованных ставок ЕТТ. Существуют также специальные скидки для портов и транспортировки, а также для гуманитарных товаров направляющихся в Афганистан. Преобладание коэффициентов показывает насколько сложно соответствовать ЕТТ и в то же время оставаться конкурентно-способными.
13. Проблемы с МТТ и ЕТТ:
  - а) частично из-за объединения издержек по терминалу и передвижению, не существует специального учета индивидуальных характеристик каждой услуги;
  - б) не существует зависимость от времени, то есть цена изменяется только в зависимости от расстояния а не времени. Это совсем не так;
  - в) инвестиционные издержки не включаются- что является сегодня проблемой для железной дороги в странах без центрального планирования экономики;
  - г) фиксированные цены и накладные затраты определяются как часть прямых (изменяющихся) издержек, что де факто делает фиксированные цены непостоянными;
  - д) не возможно менять тарифы на основание улучшения эффективности или услуги, так как соответствующие издержки не могут быть отражены - для стран улучшающих маршруты, отсутствие возможности увеличить тарифы на основание улучшения производительности ограничивается;
  - е) основной проблемой является применение спада. Было установлено что спад выравнивается на отметке 2500 км в СССР, то такие дистанции не достигаются больше в одной стране кроме России и Казахстана.
  - ж) услуги между двумя городами в СССР, которые считались внутренними, сегодня рассматриваются как транзитный, импортный или экспортный

трафик (транспорт). Таким образом, спад применяется от границе к границе нежели между местом происхождения и местом назначения;

з) в результате повысились расценки. Железные дороги начали полагаться на доходы от транзитного трафика для субсидирования убыточных внутренних и пассажирских железнодорожных услуг. На самом деле, из-за того что не должно быть издержек по терминалу, затраты на транзитный трафик а также тарифные услуги должны быть меньше. На практике, издержки на транзитный трафик самые высокие.

и) высокие цены за транзит влияют на коммерческие затраты и соответственно экономическое развитие.

к) другой проблемой тарифной структуры является то что будучи в зависимости от расстояния, нет дополнительного дохода за ускоренный транзит. Это может быть приемлемо для недорогих первичных продуктов таких как уголь и нефть, в то время как это является проблемой для дорогих товаров. Изучения показывают что клиенты готовы платить больше за ускоренный перевоз.

л) это обеспечивает надежность, что является важным в век различных видов транспорта и своевременного материально-технического снабжения. Корабли не будут ждать дополнительный день так как поезд опаздывает.

м) не ясна база для скидок, к примеру для пустых перевозок, уведомления, использование мощности не в пик сезон.

н) условия перевозки могут отличаться между СНГ и TRACECA и поэтому к примеру компенсация за более низкую производительность требует усиления в любой новой исправленной тарифной структуре.

о) для перевозчика, которому возможно необходимо оговаривать тариф с пятью или более железнодорожными администрациями, это создает неудобства. Трудно понять и принять объяснение после различных перемен.

### 3. ПРЕДПОЛАГАЕМАЯ ТАРИФНАЯ СТРУКТУРА

**Выбор Новой Тарифной Структуры:** Существует несколько вариантов для разработки новой тарифной структуры. Тарифная структура может быть единым тарифом для передвижения, основанного на типе вагона, плюс зафиксированные издержки для операций на терминале, перевозимые товары и т.д., и плюс другие предоставленные услуги. Факторы которые будут рассмотрены при выборе тарифной структуры включены в нижеуказанную таблицу.

#### Предполагаемая Транзитная Тарифная Структура

##### Рассматриваемые Факторы

###### 1.Ценовая База

- тариф основанный на затратах– использование реальных затрат
- **тариф основанный на затратах – использование нормативных затрат**

###### 2. Факторы Издержек

- средняя система изменяющихся издержек , плюс затраты установленные как часть изменяющихся издержек, плюс дополнительные расходы как процент общей суммы.
- **Услуга основанная на изменяющихся затратах, расходы пользователя путей, плюс установленная сумма на каждую железнодорожную услугу.**

###### 3. Объяснительные переменные

- **Расстояние**
- **Нагрузка**
- **Время**
- **Уровень обслуживания**

###### 4. Структура

- **Тарифная структура основанная на вагонах**
- Тарифная структура основанная на товаре

###### 5. Спад

- с включением издержек на «конечные» услуги
- **с отделением издержек за передвижение и конечных услуг**

###### 6. Ставка

- Единая ставка для всех стран
- **Единая ставка для всех стран индексированных коэффициентами, связанными с сетевым принудительным движением.**

- Независимые ставки для каждой страны
- 7. Взаимоотношения**
- **Тарифная структура по экспорту и импорту**
  - внутренняя тарифная структура
- 8. Вклад в чистый доход**
- Нормальный
  - Субсидии для внутренних и пассажирских услуг
  - **Низкие цены для привлечения трафика**
- 9. Правила применения**
- МТТ и СНГ
  - **Модифицированный МТТ и СНГ**
  - Абсолютно новый вариант
- 10. Сфера применения**
- **Страны TRACECA**
  - Более обширная география

Предпочтительные факторы для предполагаемой тарифной структуры указаны жирным шрифтом.

- 2. Нормативная База для Железнодорожных Расценок.** Если международная тарифная структура должна быть основана на затратах, то база для этих затрат требует определения. Для достижения этой цели, не имеет смысла рассматривать финансовый статус каждой участвующей железнодорожной администрации. Не взирая на коммерческую конфиденциальность, железнодорожные администрации находятся на различных стадиях развития, производительности и относятся к различным местным финансовым курсам. Наиболее практичным методом является рассмотрение ценовой базы как нормативной, то есть финансовых и технических норм, которые необходимы для достижения непрерывного уровня обслуживания. Для развития процесса, некоторые нормы представлены в нижеуказанной таблице.

**Таблица 1. Пример норм для установления цен на услуги.**
**Услуга по контейнерным поездам**

<b>Модель железнодорожных расценок</b>			
<b>Основные предположения</b>			
<b>Локомотив</b>	текущая производительность	шт.	Заметки
2250 лс электрический	1	№.	Стандартный Локомотив Основной Линии
Текущие Затраты на Замену	3,500000	€	Международные Цены
Экономический Срок Службы	30	Лет	
Пригодность	85	%	
Ежегодная Производительность	120,000	км	Локомотивный поезд км на каждый год – исключая использование электричества
<b>Вагоны</b>			
Платформа	2	ДФЭ	
Мощность	60	Тон	
Текущие Затраты на Замену	40000	€	
Экономический Срок Службы	30	Лет	
Пригодность	90	%	
Использование	100,000	Км	
<b>Путь</b>			
Железобетонные шпалы			
Рельс	60	Кг	выверка, период , условие
Деревянные шпалы			
Рельс	45	Кг	
<b>Горючее /Энергия</b>			
Расход Локомотива Основной Линии	15	KW/1000 валовый тонн/км	
Цена	0.05	КВ/час	
<b>Поезд</b>			
Сила Локомотива	1	на каждый поезд	в зависимости от градиента и т.д.
Вагоны на каждый поезд	40	№.	В зависимости от максимальной длины поезда
Бригада	3	человек	водитель, помощник, охрана
ежемесячные расходы на рабочую силу	500	€/месяц	пособия и социальные расходы
<b>Стандарты Обслуживания</b>			
Скорость железнодорожного участка	40	к/ч	время включая парки
время ожидания на терминалах, станциях и границах	1	Час	на каждую коммерческую остановку
Надежность	5	%	Отклонение от графика
<b>финансирование</b>			
Затраты	10	% р а	
Окупаемость	30	Лет	

3. Как указано выше, ни ЕТТ ни МТТ ведут учет амортизации активов и таким образом развертывание активов со временем не имеет влияния. Безусловно, новая структура должна включать обеспечение инвестиций и улучшение производительности и зависит как от времени так и расстояния.
4. Затраты передвижения меняющиеся от загрузки, расстояния и времени включают:
  - Технический уход и обеспечение локомотивов и вагонов
  - Обслуживание путей
  - Горючее и Энергия
  - Перевод на Запасной Путь на Границах и Переходных Парках
  - Затраты на Команду Поезда
  - Издержки по Безопасности и Несчастным Случаям
5. Основной важной чертой новой тарифной структуры это четкое отделение затрат на передвижение и операций на терминале. Ниже указаны причины:
  - известно что терминалы в основном не принадлежат железнодорожным администрациям
  - Операции по железнодорожным терминалам ограничены сбором и доставкой оборудования поездов.
  - Грузы которые требуют специальных мер по передаче могут быть оценены отдельно.
  - Транзитные операции редко требуют операции по терминалу.
  - Экспортный и импортный трафик обычно требуют одну терминальную операцию в импортирующей или экспортирующей стране.
  - Затраты на терминальные операции. Которые включены в МТТ и ЕТТ, не ясны. Для 60-ти тонный вагон, цена для операций по терминалу \$2.5 на тонну или около \$150 на каждый вагон. Это цена может быть запрошена на погрузку и разгрузку вагонов, а также перевод на запасной путь и формирование поезда. Если требуется оценить терминальные услуги в отдельности, необходимо достичь соглашения относительно того к чему относится легальная операция по терминалу. Этот документ оговаривает что только услуги запрошенные и полученные клиентом могут быть оценены в отдельности. Это означает что временный перевод на запасной путь, операции на границе являются внутренними железнодорожными операциями и не могут быть рассмотрены как терминальные услуги.
6. Таблица 2 предоставляет информацию по затратам с использованием информации из Таблицы . Затраты показывают эффект включения (долгосрочно изменяющиеся затраты) и исключения амортизации (краткосрочно изменяющиеся затраты). Результаты также демонстрируют эффекты ускорения затрат трафика, аспект который сегодня не включен в ЕТТ и МТТ. Цена передвижения учитывает временные операции по переводу на запасной путь, а также операции по парку и на границе, включая 1-час времени ожидания – цифра, согласованная многими странами как часть Соглашения по Контейнерным Перевозкам. В

этом примере, операции по терминалу основаны на погрузке и разгрузке контейнеров в малогабаритных терминалах.

7. Таблица отделяет затраты по передвижению и терминалу для тонн и вагонов, а затем объединяет их для предоставления нормативной цены по обслуживанию состава состоящего из 40-вагонного контейнерного блока.

**Таблица 2. Нормативные Затраты на Блок Контейнерного Состава**

	Краткосрочная предельная цена		Долгосрочная предельная цена	
	цент/ нетто тон/км	цент/ нетто тон/км.	цент/ нетто тон/км	цент/ вагон км.
40 к/ч	0.7	18.5	1.00	28.00
20 к/ч	0.6	17.5	1.28	36.00
Терминал	\$0.40 за тонну	\$13.6 за вагон	\$3.25 за тонну	\$91 за вагон
<b>Обслуживание (1)</b>	<b>\$ За Тонну</b>	<b>\$За Вагон</b>	<b>\$ За Тонну</b>	<b>\$ За Вагон</b>
500 км	4.30	119.70	11.50	322.00
1000 км	7.80	215.20	16.50	462.00
2000 км	14.80	397.20	26.50	742.00
3000 км	21.80	582.20	36.50	1022.00

Справка 1. На основание 40 к/ч, 40 тонн на вагон и 30%

9. Для сравнения, ставка ЕТТ для 60-тонного вагона на 500 км равна 2.7 цента на тонн/км; на 1000 км - 1.7 цента, 2500 км - 1.2 цента. При погрузке 40 тонн, эти ставки переводятся в \$540 на 500 км; \$680 на 1000 км и \$1200 - на 2500 км. Можно заметить что указанные ставки близки к долгосрочной предельной цене в Таблице 2.
10. Указанные тарифные структуры должны базироваться на долгосрочной меняющихся затратах (предельных) - что должно обеспечить и поддержать обслуживание на долгий срок. Краткосрочные затраты (Таблица 2) используются что бы обеспечить базу для скидок. Не рекомендуется запрашивать цену которая падает ниже краткосрочных затрат - естественное это приведет с убыткам.
11. Ниже указаны рекомендации для новой тарифной структуры:
- Новая тарифная структура должна быть основана на издержках, отражая технические и финансовые нормы которые достигают постоянный и желаемый уровень обслуживания
  - Структура должна базироваться на долгосрочно изменяющихся затратах по передвижению и терминальным операциям, доступа к путям и фиксированной платы за косвенные издержки.
  - Необходимо установить базу для отклонений от этих норм в следующей форме:
    - Градиенты управления
    - Максимальная длина состава
 стандарты обслуживания если установлено улучшения по сравнению с нормой
  - Новая структура должна отделять тарифы по передвижению и обслуживанию на терминале.

- Поэтому тарифная структура должна быть единой (не падающей)
- Основные объясняющие переменные это расстояние, время и уровень обслуживания
- Модифицированная тарифная политика СНГ должна использовать специальные условия насколько это возможно.
- Структура не должна быть искусственно завышена для субсидирования других железнодорожных операций.
- Новая тарифная структура должна быть применена к транзитному (а также экспортному и импортному) трафику.
- Общие тарифы должны включать затраты по портам и услугам транспортировки в Черном Море и Каспийском Море.
- Тарифная структура должна быть применена к странам участвующим в TRACECA - точные расстояния для подсчета тарифов должны быть согласованны.
- Тарифная структура не должна заменять ЕТТ и МТТ для транзита на других маршрутах, не относящихся к TRACECA.

#### **4. ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЕ ЕДИНЫЕ ТАРИФЫ ДЛЯ КОНТЕЙНЕРОВ В КОРИДОРЕ TRACECA**

1. При разработке новой тарифной структуры, будет уместно использовать эксперимент с общей единой ставкой для всех стран что результат мог бы быть проверен и оценен. Выбраны контейнеры для эксперимента так как доля Железнодорожного рынка очень мала и ЕС а также его партнеры поддерживают мульти-модальное (разностороннее) развитие в TRACECA в течение нескольких лет.
2. Предполагаемая ставка должна превышать краткосрочную предельную цену так как прямые операционные издержки должны быть полностью покрыты в полной амортизации оплатам по кредитам и процентам.
3. Очень важно что бы ставка была конкурентной. Самые конкурентные тарифы по TRACECA применяются для гуманитарных товаров в Афганистан: -\$1473 на 2390 км Батуми-Серхатабат или \$0.62 за контейнер/км в в ДФЭ (включая издержки на перевозку и по терминалу). Через Россию из Калининград, ставка равна \$0.45 на TEU км. Если 50% коэффициент скидки ЕТТ применяется для достижения специальной ставки TRACECA, Российские Железные Дороги предоставляют 65% скидку. Самая конкурентная региональная ставка применяется к Транссибирской железнодорожной магистрали - \$1280 за контейнер/км ДФЭ (около \$0.13. контейнер/км в ДФЭ, для 9.500 контейнер/км ДФЭ, Северная Корея - Берлин). При средней загрузке 15 тонн в ДФЭ, наименьшая ставка составляет около 0.9 цента на тонну.

## 5. ИНФОРМАЦИЯ, РУКОВОДСТВО ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ И КОММЕРЧЕСКИЙ ДОСТУП

1. Ниже следует информация необходимая для поддержки новой тарифной структуры:

- согласованное расстояние между границами и расстояние между границей и основным городом для подсчета тарифа
- список используемых вагонов, вес нетто и брутто
- максимальная длина и вес состава на железных дорогах TRACECA для каждой страны

*Если время позволяет, эта информация должна быть представлена на встрече РГТРТ.*

2. Руководство Пользователя: Принимается во внимание что только более низкие тарифы не могут увеличить трафик. Руководство Пользователя (см. описание Первичного Доклада) предполагает предоставление большей информации пользователям по всем аспектам транспортных услуг, связанных с коридором TRACECA, в частности информация по предписаниям и тарифам.

3. Коммерческий Доступ: Что бы лучше понять отношения между клиентами и Железнодорожными Администрациями, будет проведено изучение дабы пролить свет на методы согласования цен. Это поможет консультантам дать советы по установлению цен и использованию предполагаемой тарифной структуры. Рабочий вопросник имеется в наличии.

## **ПРИЛОЖЕНИЕ 4**

### **МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ДИСКУССИЙ ПО ПОРТАМ И СУДОХОДНЫМ КОМПАНИЯМ**

## I. ВВЕДЕНИЕ И ЦЕЛИ: ПОРТЫ И ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

### Цели

Главная задача части Технического Задания, посвященного портам и грузоперевозкам, заключается в «предложении изменений по тарифам, которые, в конечном счёте, будут **реальными, отражающими фактические расходы**» (Техническое Задание, стр. 12).

Основными результатами будут:

- предложения по реалистичным изменениям тарифов; а также
- рекомендации по вопросу уменьшения расходов/снижения тарифов, считающихся высокими по сравнению с другими странами посредством уменьшения себестоимости, повышения эффективности работы или других подходов.

Наш подход будет включать следующие этапы:

- описание действующих, в настоящее время, в странах TRACECA систем тарифов и принципов, лежащих в их основе.
- Образование тарифов, отражающих в себе расходы с акцентом на маргинальные затраты обеспечения портовых услуг для грузов TRACECA
- Коммерческая сторона ценообразования
- Рекомендации по коммерчески рациональным тарифам
- Сопоставление существующих и предлагаемых тарифов со всемирно принятыми уровнями тарифов.
- Предложения о снижении себестоимости/тарифов в случае их превышения международных норм.

### Недавние достижения, повышающие целесообразность данного Проекта

С тех пор как мы приступили к выполнению проекта, в начале 2002 года, некоторые нижеизложенные факторы свидетельствовали о его растущей необходимости:

- резкий рост экспорта нефти, очевидно, предшествующий более сильному всплеску в ближайшем будущем, в особенности, в Казахстане и Азербайджане, что, в свою очередь, вызовет увеличение спроса в странах TRACECA на импорт капитала, а также потребительских товаров;
- продолжающаяся зависимость региона от транспортных коридоров, проходящих через Россию, в осуществлении своих международных торгово-транспортных операций. Одно из преимуществ транспортных коридоров TRACECA состоит в том, что они обеспечивают альтернативу коридорам, проходящим через Россию, где, иногда, органы, отвечающие за транспорт, пользуются преимуществом своей монопольной власти, и могут существенно повлиять на объёмы торговых операций; а также
- большой объём гуманитарного груза, который, по-видимому, в скором будущем будет нуждаться в транспортных средствах для его перевозки в Афганистан.

В заключении решено, что необходимость в обеспечении альтернатив транспортным коридорам, контролируемым российскими властями, остаётся срочной.

### **Размеры Тарифов в Торговых Портах и Тарифов по Грузоперевозкам на Транспортных Коридорах TRACECA**

Мы считаем, что для поощрения конкурентной борьбы на транспортных коридорах TRACECA необходимо значительно уменьшить портовые тарифы и тарифы на грузоперевозки. По предварительному изучению результатов проведённых исследований можно с уверенностью утверждать, что для того чтобы тарифы отражали лишь **фактические расходы** практически не было сделано никаких попыток, и даже та самая незначительная часть предпринятых попыток не была направлена на уменьшение тарифов до уровня **маргинальных затрат** для стимулирования транзитной торговли.

Существуют два ключевых факторов, которые могут позволить значительно снизить **портовые** тарифы для транзитных грузов:

- во-первых, порты обладают большими избыточными мощностями. В настоящее время, объёмы торговых операций намного меньше по сравнению с теми мощностями для обеспечения, которых и были построены эти порта ещё в Советские времена.
- Во-вторых, в большинстве своём портовые расходы фиксированы. По-видимому, основная часть расходов состоит в (i) заработной плате работников, которая превышает требования, и которую можно медленно, но время от времени снижать, а также (ii) погашение займов по недавним инвестициям. Оба этих расходов неизбежны. Однако, маргинальные затраты на освоение дополнительного транзитного груза очень низкие. Поэтому, при крупных сокращениях, потери будут минимальными, – по крайней мере, временными, пока объём торговли не увеличится и дальнейшее инвестирование и приём новых людей не станет необходимым.

Эти обстоятельства должны позволить нам сократить тарифы на транзит и, **несмотря на это продолжать получать прибыль** от привлечённой торговли. Вряд ли бы мы посоветовали менять тарифы, если бы это не способствовало **УВЕЛИЧЕНИЮ ПРИБЫЛИ** порта.

Мы акцентируем наше внимание на **транзитной** торговле. Мы не намерены предлагать сокращение тарифов на местный импорт и экспорт, хотя, мы надеемся, что наша работа будет состоять в уточнении принципов расчёта тарифов на основе фактических затрат.

Однако, маргинальные затраты на **грузоперевозки**, в отличие от портов, могут доходить до средней себестоимости. Первые впечатления таковы, что, в отличие от портовой индустрии, в морской грузоперевозочной индустрии не так уж много невостребованной мощности. Всего несколько судов стоят без дела; если даже есть таковые, то они могут быть зафрахтованы третьими лицами. С другой стороны, согласно международным стандартам текущие тарифы могут быть высокими, и может быть есть возможность для установления более низких стимулирующих тарифов на транспортных коридорах TRACECA. Но, это вопрос требует дальнейшего изучения.

## II. ТОРГОВЛЯ НА ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРАХ TRACECA: ДОСТИЖЕНИЯ

Данный материал даёт обзор успехов, достигнутых TRACECA на сегодняшний день в деле стимулирования транзитной торговли.

### *Положительные Достижения*

Для перевозки некоторых грузов **уже** используются транспортные коридоры TRACECA. Они включают:

- **Около одной трети нефтяного экспорта Каспийского региона.** Это неожиданное достижение. До конца 1990-х гг. российским трубопроводам и Волго-Донскому Каналу не было альтернативы. Но уже к 2001 году около 10 миллионов тонн нефти перевозилось через Кавказ по железной дороге в Батуми; для перевозки последующих объёмов использовались трубопроводы Супса с выходом на грузинское побережье Чёрного моря.

Для перевозки больших объёмов грузов скоро будет использоваться Тенгизо-Новороссийский трубопровод. Хотя это и не транспортный коридор TRACECA, – во-первых, так как он частично (24%) принадлежит российскому правительству, и во-вторых, так как он проходит по российской территории и загружается в российском порту – и очевидно, что таких препятствий как, например, те, которые чинились для иностранных пользователей российской системы трубопроводов Дружба в 1990-е годы, не будет.

- **Импорт грузов в контейнерах** (объём экспорта грузов в контейнерах незначителен). Контейнеры, проходящие через транспортный коридор TRACECA, морем прибывают в г. Потти, откуда железной дорогой или автотранспортом перевозятся в г. Баку. Однако, несмотря на беседы с несколькими агентами и экспедиторами, вся картина пока ещё не ясна. Некоторые агенты утверждают, что основная часть их контейнеров прибывает морем через г. Потти, а другие говорят, что они предпочитают пользоваться железной дорогой через Россию; а третьи предпочитают автотранспорт, – особенно, через Турцию и Иран. Необходимо подчеркнуть, что количество ввозимых в регион контейнеров по сравнению со странами приблизительно таково же размера не велико; и после совсем немногие покидают пределы Азербайджана. Экспедиторы утверждают, что в 2001 году обошлось бы дороже отправить контейнер на прицепе паромом по всему Каспийскому морю, чем отправить контейнер из Гонк-Конга в Роттердам. Со дня открытия терминала для контейнеров в 2000 году в Баку к его услугам прибегли только 300 контейнеров. Важно, чтобы для перевозки контейнерами были найдены более экономичные транспортные коридоры. Несмотря на текущие низкие объёмы торговли, согласно мировому опыту в странах TRACECA в области грузоперевозок перевозка контейнерами будет, в конечном счёте, доминировать.

### **Грузы, которые необходимо привлечь**

Основные виды грузов, для перевозки которых пока не используются транспортные коридоры TRACECA, включают:

- **импорт товаров для нефтяной и строительной промышленности.** В летнее время, основная часть этого груза транспортируется через Волго-Донский Канал. Частично, это благодаря нестандартным размерам и габаритам основной части перевозимого материала.
- **Экспорт хлопка** из Узбекистана, Туркменистана и других стран. Из всех перспективных грузов TRACECA этот вид груза являлся самым высоко профильным, но, в настоящее время, для его перевозки транспортный коридор TRACECA используется не в значительной степени. За решением использовать для перевозки хлопка транспортный коридор, идущий из г. Баку в г. Потти, было решено пользоваться иранским портом Бандар Аббас, где цены на морские перевозки в любую точку мира являются довольно приемлемые. Часть хлопка отправляется в Дубай, который является отгрузочным центром Ближнего Востока и где цены на морскую перевозку в различные точки мира довольно низкие, а также есть большой арсенал отправляющихся в путь пустых контейнеров. Грузовые компании готовы получить минимальную прибыль от очень низких цен за перевозку вместо того, что бы получать ничего от большинства контейнеров, идущих в плавание порожними.

Другие негативные факты включают:

- **Транспортные коридоры через Россию из Европы через другие страны в последнее время начинают серьёзно конкурировать с транспортными коридорами TRACECA.** Как уже выше говорилось, некоторые грузовые компании/агенты утверждают, что основная часть перевозок контейнерами осуществляется через Европу, далее пребывают в регион TRACECA через российскую железную дорогу.
- **Россия публично заявила, что она нежелательно относится к растущему влиянию Запада на Каспийскую транспортную систему.** Для того, чтобы противостоять этому влиянию она стимулирует работу транспортного коридора Север-Юг «Нострак», связывающего Балтийское море с Аравийским Заливом (с наименьшими затратами по передвижению на море). В частности, Россия запустила паромную службу, работающую по направлению с севера на юг на Каспии, из российского порта Оля к иранскому порту Анзали. И Иран, в свою очередь, сделал несколько открытых заявлений против TRACECA.
- **Грузоперевозки по магистральным транспортным коридорам становятся приемлемыми.** Во всём мире после экономического кризиса в начале 2001 году цены на грузоперевозки сильно упали. В дальнейшем это будет ограничивать слабые перспективы конкуренции за грузы, проходящие через дальневосточный европейский магистральный транспортный коридор. Даже Транссибирская железнодорожная магистраль, которая предлагает сжатые транзитные сроки в отличие от услуг грузоперевозки, также как и низкие тарифы, смог привлечь только 3% (65,000 TEU в 2001 году) потенциальных грузов северного транспортного коридора Пасифик Рим-Европа – несмотря на то, что она управляется такой всемирно-известной грузовой компанией как Маерск-Силэнд, и время от времени предлагает низкие нереалистичные (бросовые) цены. Бросовые цены составляли

US\$300 долларов за TEU из Владивостока в Финляндию (нормальные транссибирские цены на грузоперевозку составляют US\$1200 долларов за TEU).

- **Экономическая и Социальная Комиссия ООН по странам Азии и Тихого Океана (ЭСКАТО) также пропагандирует свои восточно-западные транспортные коридоры.** Они надеются, что эти коридоры смогут связать Дальний Восток с Европой через железную дорогу Китая, Казахстана и России.

### **ОБСУЖДЕНИЕ: НЕ МОГЛИ БЫ УЧАСТНИКИ СЕМИНАРА ДОПОЛНИТЬ ЭТУ КАРТИНУ ИСХОДЯ ИЗ СВОЕГО СОБСТВЕННОГО ОПЫТА?**

## **III. ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ ТОРГОВЛИ ЧЕРЕЗ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ TRACECA**

Мы смогли обрисовать довольно чёткую картину **текущих** тенденций на море в коридоре TRACECA на Предварительной Фазе нашего Проекта. Основными источниками были портовая статистика, свежие отчёты и предварительные беседы с грузовыми и экспедиторскими агентами.

### **Основные виды грузов в регионе**

Без сомнений, самым важным видом груза в странах TRACECA – это **нефть**. По последним данным из EIA в Каспийском регионе добывается около 65 миллионов тонн и экспортируется из него свыше 40 миллионов тонн нефти.

Российская монополия на выход на международные нефтяные потребительские рынки, которая в конце 1999-х годов почти составляла 100%, сейчас уже слабеет. В 2001 году по железной дороге через Кавказ из Азербайджана в Батуми двигалось около 10 миллионов тонн нефти, а с 1999 года через трубопровод Супса в Грузию двигались последующие партии так называемой «ранней нефти». Между тем, упомянутые транспортные коридоры TRACECA уже привлекли около *одной трети* нефтяного экспорта Каспийского региона, где около двух третей нефти всё ещё транспортировалась через российскую территорию, – в частности, через российскую трубопроводную сеть Дружба и новый Тенгизо-Новороссийский трубопровод СПС. Более того, последний из коридоров, хотя, и пролегает через российскую территорию и предусматривает отгрузку нефти через российский порт в Новороссийске, в основном, контролируется не россиянами. Российское правительство здесь обладает самым маленьким процентом в размере 24%. Обеспечение около трети объёмов экспорта региона транспортными коридорами за короткий отрезок времени может рассматриваться как хорошее достижение, при условии, что большая часть казахской нефти расположена относительно близко к российской нефтепроводной системе Дружба, что является, как и в советские времена, его несомненной торговой точкой.

За пределами нефтяного сектора торговля металлами доминирует над торговлей **сухим грузом** в портах TRACECA. Все долгосрочные транзитные грузы TRACECA должны проходить через Чёрное море, и большинство из них также должны пройти через Баку (который обладает нефтяным портом Дубенди). *Поэтому, Баку представляется нам ядром картины.* Вывозимые из Баку в 2000 году грузы, в основном, сводились к окиси алюминия, замороженной курятины и небольших партий строительного материала (см. Таблицу 1). Основным внутренним грузом в Баку являлся хлопок, привозимым из Туркменистана. Другими потенциальными видами грузов, в основном, являются

металлы, привозимые из Актау в Баку. Далее, следует отметить цемент, древесину, зерно, хлопок, химические средства. Эти грузы берут своё начало в Казахстане, Узбекистане и Киргизстане. Также есть возможность транспортировки в Баку серы, получаемой из высокосернистой нефти, добываемой в Тенгизском месторождении, чтобы использовать в химической промышленности, или отправлять в другие страны для производства удобрений.

Объёмы грузоперевозок Каспийскими Портами – Баку, Актау и Туркменбаши. Общую информацию об объёмах грузов, обслуживаемых на этих трёх ключевых портах, вы можете найти на Таблице 1. Статистика по портам Актау и Туркменбаши подтверждает представление об очень небольшом объёме сухих грузов на транспортных коридорах TRACECA. Например, хотя порт Актау обслуживает тонн сухого груза в год, в 2000 году 90% из этого объёма составили металлы, отправленные в Иран.

Из Таблицы 1 легко можно увидеть, что подавляющее большинство потенциальных грузов обходят порты, и тем самым, перевозятся не через транспортные коридоры TRACECA. Путь по транспортному коридору TRACECA из Европы через Поти, например, в Ашхабад, лежал бы через 4 границы и обслуживался бы 3 раза с наложением нагрузки неофициальных платежей на ряду с выплатой официальных тарифов, и к тому же были бы задержки. Его негативные последствия можно охарактеризовать следующим образом:

- в конце 2000 года в обычные месяцы за один выход в море на борту парома Актау – Баку было всего 5-6 вагонов.
- С 2001 года, со дня открытия, контейнерный терминал в Баку обслужил только 592 TEU.
- Для экспорта хлопка – вопрос, который был предметом межправительственного соглашения об использовании коридора TRACECA, - были выбраны другие транспортные коридоры. Из источников в Баку сообщили, что размеры торговли хлопком в 2001 году составляли лишь 39,000 тонн. Это лишь небольшая часть из общего, которое составляет цифру более миллиона тонн, в основном, производимого в Узбекистане. В советские времена, как правило, весь узбекский хлопок перевозился через порт Риги в Латвии. Вторым таким портом в те времена был порт Ильичевск на Украине. Однако, необходимо отметить, что порт TRACECA в Поти столкнулся с проблемами. По-видимому, это проблемы безопасности, практики ограничений и низкого уровня услуг по отгрузке и погрузке. Он даже не использовался Азербайджаном для экспорта собственного хлопка. В настоящее время, основная часть хлопка экспортируется через порт в Бандар Аббасе в Иране.

## Транспортные коридоры, используемые для транзита грузов и не являющиеся коридорами TRACECA

Основные транспортные коридоры, которые, в настоящее время, используются для перевозки грузов, которые можно было также перевозить с помощью коридора TRACECA, включают:

- **Волго-Донский Канал.** Этим транспортным коридором, в основном предпочитают пользоваться нефтяная и строительная промышленность, которые ввозят крупные партии оборудования, труб, механизмов и т.д. у канала есть несколько серьёзных недостатков. Во-первых, при его использовании необходимо учесть, что канал, как минимум, четыре месяца в году покрывается льдом, и поэтому, время эффективного использования канала сокращается. Во-вторых, его дрейф не даёт судам перевозить груз с весом более 3000 DWT, что ведёт к нецелесообразному использованию габарита судов. В третьих, пошлины на транзит для нероссийских судов крайне высоки. В четвёртых, Российские власти требуют от нероссийских судов время от времени обращаться к ним за получением разрешений. И в пятых, даже нероссийские грузоперевозчики на Каспии страдают от ограниченной конкурентной борьбы, где доминирует каспийская государственная компания по грузоперевозкам. Но, несмотря на эти трудности, львиная доля поставок для ключевой нефтяной и строительной индустрии осуществляется посредством данного коридора. (Некоторая часть хлопка также перевозится через Волго-Донский Канал).
- через **Турцию и Иран** по железной дороге. Этот транспортный коридор, в основном, предпочитают импортёры строительных материалов и средств производства, которые назначают вознаграждения за своевременную поставку. Несмотря на плохое состояние дорог, для перевозки строительных материалов и других товаров используется этот маршрут, где есть задержки подобные тем, которые можно наблюдать в Баку и Туркменистане, особенно, на строительных объектах в Ашхабаде.
- **Через Россию по железной дороге.** Например, по сообщениям, около 95% казахского импорта и экспорта осуществляется посредством железной дороги. Сюда включается 600,000 тонн феррохрома, который идёт через порты в Балтийском море (а также в Чёрном море) из Актюбинска и Павлодара. И даже для импорта из Северной Европы некоторые транспортные компании страны TRACECA считают, что прямой железнодорожный коридор через Россию более надёжный и недорогой по сравнению с транспортными коридорами TRACECA.
- Транспортные коридоры из стран **Ближнего Востока через Иран.** ОАЭ становятся важным источником поставок и крупным торговым партнёром Азербайджана и Туркменистана. Это уменьшит объёмы торговли с Европой.

### Заключение

В заключение необходимо отметить, что мы смогли обрисовать довольно чёткую картину текущего положения дел на море в коридоре TRACECA. С каждым днём мы видим возрастающую роль других способов перевозки общей нагрузки потенциального объёма грузов. Чтобы переварить эти большие объёмы, используются следующие варианты – автотранспорт (особенно, из Турции, Ирана и Европы), железная дорога (особенно, через Россию), водный транспорт через Волго-Донский канал в летние месяцы, а также различные трубопроводы, о которых пока нет информации.

**Грузооборот Бакинского Порта**

(000 тонн)

	2000	2001
<b>Экспорт</b>		
Оксид Алюминия и алюминий	251	111
Др.	44	63
<b>Итого экспорта</b>	<b>295</b>	<b>174</b>
<b>Импорт</b>		
Соль	42	24
Др.	85	77
<b>Итого импорта</b>	<b>127</b>	<b>101</b>
<b>Транзит</b>		
Нефть	3,571	3,246
Соя	107	86
Хлопок	122	36
Алюминий	34	128
Др.	222	545
<b>Итого транзита</b>	<b>4,056</b>	<b>4,041</b>
<b>Итого</b>	<b>4,478</b>	<b>4,316</b>

**Грузооборот Порта Актау**

(000 тонн)

	2000	2001
Сырая нефть и нефтепродукты (а)	3385	4357
Сталь, металлы	702	1060
Зерно	15	84
Паром	8	158
<b>Итого</b>	<b>4110</b>	<b>5659</b>
<b>Из которых ...</b>		
<b>Транзит</b>		
Нефты	2241	2621
Сухие грузы	145	312
<b>Итого</b>	<b>2386</b>	<b>2933</b>

(а) почти вся сырая нефть

(б) В основном Российская сталь в Иран, не грузы Трасеса

\* Почти весь этот груз идет в Иран, а не в порты Трасеса

**Туркменбаши**

(000 тонн)

	2000	2001
<b>Нефть (а)</b>	<b>4117</b>	<b>5113</b>
<b>Паром (б)</b>	<b>1246</b>	<b>1662</b>
- из которых		
Химические	254	
нефть	237	
Текстиль	80	

<i>Металлы</i>	<i>50</i>	
<i>Др.</i>	<i>625</i>	
<b>Сухой груз</b>	<b>229</b>	<b>204</b>
- из которого		
<i>Соль</i>	<i>41</i>	<i>17</i>
<i>Металлы</i>	<i>69</i>	<i>24</i>
<i>Химикаты</i>	<i>31</i>	<i>119</i>
<i>Машины</i>	<i>62</i>	<i>25</i>
<b>Итого</b>	<b>5592</b>	<b>6979</b>
- of which		
<b>Транзит</b>	<b>Минимально. Возможен некоторый экспорт текстиля; немного алюминия в Таджикистан и отправляемые алюминиевые продукты и немного нефти из Узбекистана</b>	

#### IV. СРАВНЕНИЕ ТАРИФОВ TRACECA С МИРОВЫМИ ТАРИФАМИ

##### A. Порты

##### Тарифы в Портах TRACECA

Уже во всех портах TRACECA легко можно найти информацию о тарифах.

В Секретариате TRACECA уже провели такое сравнение на основе используемых, на Каспии обычных судов. Результаты такого сравнения, также охватывающие **сухие грузы**, подытожены в таблице, показанной на следующей странице, а также сопоставлены с тарифами, используемыми на международных портах. Как показано, есть два вида основных пошлин – пошлины, выплачиваемые судами, и пошлины на обслуживание грузов. В основном, в каспийских и черноморских портах, как и, необходимо отметить, в других частях света, доминируют пошлины на обслуживание грузов.

Предварительно можно заключить, что портовые тарифы стран TRACECA:

- Состоят из тарифов, которые являются **стандартными и широко используются во всём мире**. В мировой практике, основными тарифами являются пошлина о въезде в порт, на пилотирование, буксир, стоянку, обслуживание груза и хранение. Почти во всех портах TRACECA используются эти виды тарифов. Единственно существенное различие заключается в том, что некоторые порты все еще используют объем судна в кубических метрах (длина x ширина x ..... ) больше чем наиболее традиционное ..... для расчетов судовых сборов; а также
- **Вполне соответствуют международным тарифам**. Существует *несколько исключений*, например, портовые пошлины, которые применяются к судам в портах на Чёрном море. Но, несмотря на то, что эти пошлины высоки, если сравнить их с тарифами на обслуживание грузов, которые, как правило, тоже высоки, тогда можно

убедиться в их относительной умеренности. Всего суда выплачивают пошлин в размере от US\$0.4 до US\$3.0 за тонну обслуживаемого груза (см. внизу последний столбик на Таблице 1).

Эти сравнения включают в себя только официальные тарифы. А на деле же, чтобы экспедировать определённый груз на каких-либо портах необходимо также совершать и неофициальные платежи; и это увеличивает общие расходы на использование портовых услуг. Информация по этому вопросу будет собираться в результате бесед, которые будут проводиться с портовыми пользователями и агентами в каждой стране.

Портовые тарифы **на нефть**, основного груза транспортных коридоров TRACECA в общем низкие. В Баку тариф составляет всего US\$36 центов за тонну, в Туркменбаши всего US\$ 13 центов. Только в Актау, тариф на международном уровне, где взимается US\$ 1.5 за тонну.

По нашей информации, портовые тарифы на обслуживание железнодорожных вагонов на **паромах** Баку-Туркменбаши/Актау составляют \$36 за 18 метровый вагон в Баку и \$60 за 18 метровый вагон в Туркменбаши (ВСЕОМ август 2001 г.). В данном случае, сложно проводить параллель с международной практикой, так как в промышленных странах (где доминирует автотранспорт, а паромы могут брать к себе на борт грузовой автотранспорт и прицепы; есть несколько исключений, например, Клайпеда, Киель и некоторые шведские порты) есть относительно небольшое количество железнодорожных паромов. Но, учитывая тот факт, что 18 метровый вагон сможет нести два TEU (можно и три, но на практике это редко происходит), эти тарифы по сравнению с принятыми во всём мире тарифами на погружаемые контейнеры относительно не высоки.

**Таблица 1**  
**СРАВНЕНИЕ ПОРТОВЫХ ТАРИФОВ НА СУХИЕ ГРУЗЫ В СТРАНАХ TRACESA С ДРУГИМИ СТРАНАМИ МИРА**

**ТАРИФЫ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ ГРУЗОВ**

**ПОРТОВЫЕ ПОШЛИНЫ**

	Упакованный	Груз	Контейнеры	
	Груз	Навалом	(в)	(г)
	(а)	(б)	\$/тонн	\$/тонн
	\$/тонн	\$/тонн		
Варна	7.4	3.0	54.0	0.9
Бургас	8.0	6.5	27.0	0.9
Констанца	7.5	3.1	64.0	0.6
Илишевск	5.2	2.2	104.0	2.9
Одесса	5.2	2.2	104.0	3.0
Поти/Батуми	6.0	3.5	50.0	2.1
Баку	3.5	3.2	36.0	0.4
Актау	8.0	8.0	80.0	1.5
Туркменбаши	10.0	2-3	40-50	1.1
Типичные Международные Тарифы	..(е)	5.0	100.0 (f)	0.7 (g)

(а) в 50 кг. мешках

(б) зерно

(в) указанный тариф предназначен для погружаемых контейнеров. Типичный груз примерно весит 12 тонн (максимум 21 тонну)

(г) включая портовые или тоннажные пошлины, пошлины на освещение, якорную стоянку, использование канала, стоянку, карантин, использование санузлов, пилотирование, буксир, швартовку/отчаливание и административные расходы. Расходы на тонну предусматривают 75%-ый фактор загрузки на типичном 3000 тонном судне, по которым и рассчитываются портовые пошлины.

(д) в портах промышленных стран несколько видов мешков обслуживаются традиционными способами. Грузы, ранее перевозимые в мешках, теперь, транспортируются контейнерами или RoRo службами.

(е) эти тарифы примерно являются средними показателями. Но, конечно же, есть и отклонения от принятой нормы: например, представляем вашему вниманию тарифы на крупных портах:

Роттердам	68
Феликстоув	100
Шанхай	107
Сингапур	106
Гонк Конг	142
Порт Келанг, Малайзия	53
Джакарта	53
Карачи	69
Янтиан	100

(ж) эти тарифы примерно являются средними показателями. Но, конечно же, есть и отклонения от принятой нормы: например, представляем вашему вниманию тарифы на крупных портах (просим вас заметить, что размеры партий товаров, на которые накладываются портовые пошлины, намного больше за пределами Каспия):

	US\$/TEU
Талинн	0.7
Рига	0.8
Клайпеда	0.7
Санкт-Петербург	1.6
Вентспилс	1.3
Сингапур	0.4
Коломбо	0.3
Бомбей	0.8
Нхава Шева	1.0
Дубай	0.1

Источник каспийских и черноморских портовых тарифов: Секретариат TRACECA, Баку, сентябрь 2001 г.

Источник международных тарифов, различный:

## **В. Морские грузоперевозки**

Тарифы на морские грузоперевозки на Каспии, в общем, довольно высоки. Частично, это можно объяснить использованием относительно малогабаритных судов и последующим неэкономичным эксплуатированием их размеров. Использованию малогабаритных судов есть несколько причин: короткие расстояния, дрейф на мелководье в основных портах и строгие ограничения дрейфа на Волго-Донском канале.

Тем не менее, тарифы на морскую грузоперевозку на Каспии выше, чем ожидалось бы в случае с такими малогабаритными судами.

Доминирующий груз – это нефть. Сообщается, что тарифы на транспортировку одной тонны нефти на Каспии составляют примерно \$6.5-8.0. По международным стандартам этот тариф отчасти велик, так как размеры используемых судов намного меньше тех, которые используются в других странах.

Информация о тарифах на грузоперевозку (i) на паромах, (ii) сухих грузов и (iii) в контейнерах на обычных судах дана на следующей странице. Во всех случаях, они выше тарифов, установленных для предоставления таких же услуг в других частях света.

На следующей странице проводится исследование себестоимости оказания таких услуги и возможность установления стимулирующих тарифов.

**Таблица 2**  
**Тарифы на Фрахт Парома на Каспии**

**1. ГРУЗ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВАГОНАХ (18 метров)**

	\$ за погонный метр	\$ за 18-метровый ж/д вагон		расстояние (км)	\$ за тонн-км
		один рейс	включая обратный порожним		
Баку-Актау	42	771	1541	468	0.033
Баку-Туркмен-и	36	661	1321	305	0.043

**2. Ж\Д. ВАГОНЫ С КОНТЕЙНЕРАМИ (2 по 18 метров)**

	\$ за погонный метр	\$ за 20' контейнер (2 на вагон)			\$ за тонн-км
		один рейс	включая обратный порожним	расстояние (км)	
Баку-Актау	42	385	771	468	0.069
Баку-Туркмен-и	36	330	661	305	0.090

(а) при весе в 50 тонн

(б) при весе 12 тонн на каждый 20' контейнер

Источник: ВСЕОМ/Юникансалт (июль 2001 г.)

**Таблица 3**  
**Тарифы Морских Грузоперевозок Сухого Груза на Каспии**

	\$/тонн	расстояние (км)	\$/ тонн- км
<b>Общий груз</b>			
Баку-Актау	11	468	0.023
Баку-Туркменб-и	7	305	0.023
<b>Груз навалом</b>			
Баку-Актау	12	468	0.026
Баку-Туркменб-и	7	305	0.023

Источник: ВСЕОМ/Юникансалт (июль 2001 г.)

**Таблица 4**  
**Тарифы Морских Грузоперевозок для Контейнеров на Многофункциональных Судах  
 (где обратный рейс порожний)**

	20' Полный Рейс (полным выходит в рейс, а возвращается порожним)	Расстояние (км)	\$ за тонну- км
	US\$		(а)
Баку-Актау	<b>400</b>	468	0.071
Баку-Туркменб-и	<b>400</b>	305	0.109

Источник: ВСЕОМ/Юникансалт (июль 2001 г.)

## **V. ВОЗМОЖНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИЗБЫТОЧНОЙ ПРОПУСКНОЙ МОЩНОСТИ**

### **Темы на Обсуждение с Участниками Семинара**

- **Пропускная мощность вашего порта при начале его строительства**
- **Пиковая торговля. В какой год?**
- **Пропускная способность на сегодняшний день**
- **Перепрофилирование на обслуживание других видов грузов в течение 1990-х гг.**
- **Текущее положение дел со стоянкой в вашем порту, какие виды стоянок вы можете предложить**
- **Ориентировочные данные об избыточной пропускной мощности, выраженные:**
  - **в занятости мест стоянки (%); и**
  - **в пропускной способности грузов**
- **о потенциальных грузах TRACECA в вашем порту**
- **распределение портовых расходов на фиксированные и непостоянные**
- **дополнительные расходы на обслуживание дополнительных грузов TRACECA**
- **минимальный уровень тарифов, который обеспечит получение прибыли.**

## VI. ПОРТЫ И ТАРИФЫ НА ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ В ДРУГИХ СТРАНАХ МИРА

Различные подходы к тарифам, которые будут обсуждаться на нашем Семинаре.

### ➤ **Тарифы в условиях Свободной Рыночной Экономики:**

Также известные как конъюнктурные, «что вынесет рынок», коммерческие или договорные тарифы.

*Применяются при:*

- конкуренции в портовой индустрии – как межпортовая, так и внутрипортовая конкуренция. «Конкурентная борьба – является лучшей регулирующей силой». Ценообразование – это один из механизмов, дающих возможность рынкам работать. В основном, портовые операции находятся в руках частного сектора внутри индустриального мира;
- когда элементы монополий незначительны

*Страны, где в установлении портовых тарифов используются принципы свободной рыночной экономики:*

США, Великобритания, Нидерланды, Германия, Бельгия; почти все индустриальные страны.

### ➤ **Регулируемые Тарифы**

*Присущи странам, где:*

- промышленность управляется монополиями: т.е. ограниченное число портов или операторов в портах
- экономика – «планируемая»
- экономика находится на стадии развития

*Страны, где портовые тарифы регулируются:* Индия, Китай, Сингапур, Малайзия и Филиппины.

### ➤ **Тарифы, отражающие в себе расходы (основанные на себестоимости)**

Тарифы, устанавливаемые исходя из расходов, не противоречат ни одному из вышеуказанных подходов. Конечно же, в основе дисциплинированного управления порта лежит рациональное зерно. Преимущества этих подходов будут обсуждаться на семинаре. Они включают вопросы:

- установления рентабельности каждой отдельно предлагаемой услуги (обслуживание грузов, буксир, пилотирование, хранение и т.д.), а также необходимость изменений, таких как сокращение персонала и повышение эффективности работы, сохранение или расширение бизнеса;
- дисциплины необходимости покрытия расходов;
- факторов, влияющих на решение инвестировать или отказаться от инвестирования; а также
- фундаментальный принцип системы, когда пользователь оплачивает расходы на получение услуг.

Но, на практике, процесс внедрения тарифов, отражающих расходы, выявляет ещё более глубокие проблемы, что станет предметом обсуждения на нашем Семинаре.

## VII. ТАРИФЫ, ОСНОВАННЫЕ НА РАСХОДАХ, И КОММЕРЧЕСКОЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ

### 1. ТАРИФЫ, ОСНОВАННЫЕ НА РАСХОДАХ

Внедрить тарифы, отражающие в себе расходы и основанные на них, можно как тяжёлым, так и лёгким путём.

Можно потратить много времени на очень детальный анализ расходов; но, чаще всего, это не необходимо.

В основном, порты получают прибыль из четырёх своих источников, – т.е. имеются в виду те услуги, при оказании которых, они получают от этого доход. Они включают:

<b>Услуги</b>	<b>Соответствующий Портовый Тариф</b>
Портовая инфраструктура	портовые пошлины, применимые к судам
Буксир	оплата за буксир
Лоцманы	Пилотирование
Обслуживание грузов и т.д.	обслуживание грузов*
Хранение	хранение
Прочие	другие

Из всех этих услуг, только один предусматривает несение непостоянных расходов. Это - обслуживание грузов, что зависит от различных видов грузов.

**Получение прибыли из всех этих источников, как правило, предусматривает несение пяти доминирующих видов расходов:**

- Заработная плата
- Амортизация
- Техническое обслуживание и ремонт
- Проценты по займам и оплаты
- Другие

Относительно лёгким занятием будет распределение всех этих расходов по вышеуказанным 5-6 источникам прибыли, чтобы вычислить Тарифы, основанные на Расходах.

Существуют две трудности:

1 что делать с расходами неприбыльных отделов, таких как администрация, персонал, счета, и т.д.?

это на усмотрение каждого, но по стандартному подходу нужно было бы распределить все эти расходы по пяти источникам прибыли прямо пропорционально доходам из каждого источника

2 каково назначение амортизационного фонда для портовой инфраструктуры, срок службы которой обычно велик, и правда ли, что она реально обновляется?

Проект, в особенности, интересуется следующими вопросами:

- Какой процент из общих расходов для оказания каждой услуги является фиксированным?
- Во сколько, в широком смысле, обошлось бы порту обслуживание, скажем, дополнительных 100,000 тонн груза?
- Какова ваша избыточная пропускная мощность?
- При каком уровне тарифов вы бы смогли увеличить вашу прибыль с привлечением дополнительного груза?
- При каком уровне торговли вам понадобилось бы дополнительное (а) инвестирование и (б) дополнительные расходы на персонал?

## **2. КОММЕРЧЕСКОЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ**

На обсуждение: с учётом коммерческой целесообразности насколько должны быть изменены тарифы, основанные на расходах.

## **ПРИЛОЖЕНИЕ 5**

### **ПРЕЗЕНТАЦИИ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ ТРЕМЯ ЭКСПЕРТАМИ ЕС НА ВСТРЕЧЕ РГТРТ**

## Презентация по портам и судоходным компаниям I

### 1 ВВЕДЕНИЕ И ЦЕЛИ: ПОРТЫ И МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Основной задачей проекта по портам и морским перевозкам является: «предложение тарифных модификаций для представления реалистичных ставок, отражающих фактические издержки».

#### **Основные выводы:**

- Предложения для реалистичных модификаций тарифов; и
- Рекомендации по тому, как понизить издержки / тарифы, которые являются слишком высокими в сравнении с остальными странами – посредством снижения издержек, улучшенной эффективности или других подходов.

**Наш подход** включает следующие шаги:

- Описание **существующей тарифной политики TRACECA** и ее **основополагающих принципов**
- **Калькуляция тарифов, основанных на издержках**, с акцентом на **маргинальную стоимость** для транзитных грузов
- **Коммерческие аспекты** в политике образования цен
- Рекомендации по **коммерчески рациональным тарифам**
- Сравнение существующих и предлагаемых тарифов с **существующими тарифами на международном уровне**
- Предложения по **тому, как понизить издержки/тарифы** в тех случаях, когда они **являются высокими по международным стандартам**

### Последние события, которые усиливают важность Проекта

- **бурный рост нефтяного экспорта**, особенно из Казахстана и Азербайджана
- **длительная зависимость от маршрутов через Россию**; и
- **большие объемы гуманитарных грузов**

### Заключение...

Потребность в альтернативных маршрутах к Российским транспортным маршрутам **все еще существует**.

### Масштаб льготных портовых тарифов на маршрутах TRACECA

- **Два ключевых момента**, которые должны сделать возможным снижение **портовых тарифов** для **транзитных грузов**:
  - (i) **Резервная вместимость** портов.
  - (ii) **Большинство портовых издержек в значительной степени являются зафиксированными**.

Наибольшими издержками являются:

- **зарботные платы/оклады**, которые могут быть уменьшены только постепенно и в длительный период времени и
- **долговые выплаты** по последним инвестициям. Все эти издержки неизбежны.

- ❑ **Маргинальная стоимость** дополнительного транзитного груза, тем не менее бывает обычно низкой.
- ❑ Потери от **больших снижений** должны быть **незначительными**.
- ❑ Несмотря на это, **более низкие ставки** должны быть **прибыльными**.

## МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

- ❑ **Маргинальная стоимость морских перевозок** может быть **выше**, чем в портах.
- ❑ В экспедиторской индустрии **резервная вместимость** может быть ниже.
- ❑ Но некоторые существующие тарифы могут быть **высокими по международным стандартам**
- ❑ Также **минимальные капитальные затраты могут дать возможность для тарифных скидок**

## II ГРУЗОБОРОТ НА МАРШРУТАХ TRACECA: ДО НАСТОЯЩЕГО ВРЕМЕНИ

### **Позитивные обстоятельства на сегодняшний день**

- ❑ Некоторые грузы **уже** используют маршруты TRACECA. В них входят
  - Приблизительно **третья часть нефтяного экспорта в Каспийском регионе**.
  - **Часть импорта в контейнерах**

### **Грузы все еще должны привлекаться**

- ❑ Основные виды грузов, которые еще **не** используют маршруты TRACECA, включают в себя
  - **Импорт для нефтяной и строительной промышленности.**
  - **Экспорт хлопка** из Узбекистана, Туркменистана и других стран.

**Другие негативные факторы:**

- ❑ **Маршруты через Россию** из Европы производят впечатление сильно конкурирующих с маршрутами TRACECA.
- ❑ **Россия** рассматривает **рост западного влияния** на Каспийский транспорт как **нежелательный**.
- ❑ **Отправки товаров по магистральной дороге все более и более конкурентоспособны**
- ❑ **ЭСКАТО ООН** также продвигает свои собственные восточно-западные коридоры.

**III ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ГРУЗОБОРОТА НА МАРШРУТАХ TRACECA.**

**Самым важным грузом** в странах TRACECA является **нефть**.

- ❑ **Добыча** около 65 млн. тонн. **Экспорт**, свыше 40 млн. тонн.
- ❑ Слабеет **Российская монополия** на международные перевозки нефти.
- ❑ Маршруты TRACECA уже контролируют **одну треть** от экспорта нефти в Каспийском регионе.

**Кроме нефтяного сектора**, металлы доминируют в грузообороте **сухих** грузов, в портах TRACECA.

- ❑ **Но большая часть направляется в Иран**, не через страны TRACECA.
- ❑ Основным поступающим в Баку грузом является **хлопок**, отгруженный из Туркменбаши.

### **Объемы, обрабатываемые в Каспийских Портах**

-Баку, Актау и Туркменбаши.

- Объемы грузов, обработанных в трех ключевых портах, приведены в Таблице 1
- Объемы сухих грузов на маршрутах TRACECA очень низки.
- В Актау за 2001 год был обработан 1 миллион тонн металлов, но почти все было отправлено в Иран.
- В Туркменбаши обрабатывался небольшой транзитный грузооборот – только маленькие объемы текстиля, масла и соевых бобов.
- В Баку было переработано 3.2 миллиона тонн транзитной нефти и 0.8 миллионов тонн сухогрузов в 2001 г. Общее количество транзитных грузов в 2001 приближалось к 10 миллионам тонн сухогрузов

Заключение: Почти все потенциальные транзитные грузы пренебрегают портами и поэтому перемещаются вне маршрутов TRACECA.

### **Причины низкого транзитного грузопотока в коридоре TRACECA.**

- Путь TRACECA из Европы через Поти до, например, Ашхабада, пересекает 4 границы и обрабатывается 3 раза, заодно с официальными тарифами имеют место и неофициальные платежи, плюс задержки.
- Отрицательные последствия могут быть иллюстрированы следующими примерами:
  - Паром Актау-Баку перевозил только 5-6 грузовиков зараз в нормальные месяцы в конце 2000 года.
  - Новые контейнерные средства обслуживания в Баку обработали только 300 ДФЭ между открытием в 2000 и мартом 2002 года.
  - Экспорт хлопка был направлен на другие маршруты.

## Маршруты вне коридора TRACECA, используемые транзитными грузами

Главные маршруты, используемые в настоящее время грузами, потенциальными для коридора TRACECA включают в себя:

- **Волго-Донской Канал.**
- Через **Турцию и Иран** автодорогой.
- Через **Россию по железной дороге.**
- Маршруты из **Ближнего Востока, через Иран.**

**Заключения** Мы имеем полное представление о движении морским путем в коридоре TRACECA.  
Но объемы, перемещающиеся альтернативными способами, еще не известны.

## IV СРАВНЕНИЕ ТАРИФОВ TRACECA С МЕЖДУНАРОДНЫМИ ТАРИФАМИ

### A ПОРТЫ

Тарифы портов стран TRACECA являются:

- *основанными на ставках, которые являются совместимыми со стандартной международной практикой.*
- *разумными в соответствии с международными тарифами.*

**Действительно ли скрытые платежи важны?**

**Нефтяные тарифы** варьируют между низкими и средними

**Железнодорожные вагоны.** 36\$ за 18-метровый фургон в Баку и 60\$ за 18-метровый фургон в Туркменбаши.

## **В МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ**

- Ставки на морские перевозки в Каспийском море часто являются **высокими**.
- Причины? Используются **небольшие** суда, что ведет к неэффективности использования средств
- Но, некоторые тарифы на морские перевозки кажутся **выше чем можно было бы ожидать для небольших судов**.
- Например, тарифы на нефть, по имеющимся сообщениям, составляют около 6.5 - 8 долларов за тонну для перевозки через Каспий.
- Тарифы на (i) паромы, (ii) сухие грузы и (iii) контейнеры на обычных судах также в основном высокие.

## **V ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ РЕЗЕРВНОЙ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ**

- **Пропускная способность вашего порта при первоначальной постройке**
- **Пиковое движение. Который год?**
- **Производительность сегодня**
- **Изменение в типах грузов, обработанных в течение 1990-ых**
- **Текущее использование/арендование различных типов причалов**
- **Оценка резервной вместимости, измеряемая:**
  - **Временем занятия причала (%)**
  - **Грузовой вместимостью**
- **Потенциальные грузы TRACECA в вашем порту**
- **Разделение портовых издержек на фиксированные и переменные**
- **Добавочные издержки на обработку дополнительных грузов TRACECA**
- **Минимальные тарифы, которых будет достаточно для прибыли**

## VI ПОРТЫ И ТАРИФЫ НА МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ВО ВСЕМ МИРЕ

### ➤ Тарифы, обусловленные рыночной экономикой:

Также известные как

- ❑ основанные на спросе,
- ❑ саморегулирующиеся,
- ❑ «максимально допустимые на рынке»,
- ❑ коммерческие или
- ❑ договорные тарифы.

**Применимы там где:** есть конкуренция в портовой промышленности

### ➤ Регулируемые Тарифы

**Распространены в:**

- ❑ В промышленности, где есть власть монополии: то есть имеется только один, или ограниченное количество портов или операторов в каждом порту
- ❑ "плановой" экономике
- ❑ развивающихся странах

*Странах, где тарифы порта регулируются:* Индия, Китай, Сингапур, Малайзия, и Филиппины

### ➤ Тарифы, основанные на издержках

Тарифы, основанные на издержках **совместимы с любыми из вышеупомянутых подходов.**

Сравнение дохода / издержек являются ключевыми при **управлении портом.**

Это независимо от того, **регулируются ли тарифы или рынок свободен**

#### **Преимущества:**

- ❑ **выяснение прибыльности** каждого вида услуг
- ❑ существовании потребности покрывать издержки; и **определять потери**
- ❑ точное определение потребности в изменениях, необходимых для сохранения или расширении бизнеса;
- ❑ сигнализирование необходимости наращивания или сокращения капиталовложений; и
- ❑ основным достоинством системы является то, что клиент платит ровно столько, сколько стоит услуга.

Тарифы, основанные на издержках относительно просты **в теории.**

Но на **практике** они часто **выявляют укоренившиеся проблемы.** В частности:

- ❑ портовые издержки часто бывают слишком высокими- из-за **излишнего персонала и неэффективных рабочих методов.**
- ❑ если бы тарифы были основаны на том, какими **должны быть** затраты – **а не такими, какими они являются,** то это исключило бы проблему радикальных реформ как предварительного требования.
- ❑ способность определения рациональных тарифов, может быть подорвана значительным снижением грузооборота, начиная с краха СССР.
- ❑ объединенные затраты обычно составляют большую часть общих издержек. наиболее важный портовый тариф - это
- ❑ тариф на обработку груза, и современные тенденции подталкивают частные компании, обрабатывающие грузы, к свободной конкуренции на рынке, используя ценовую эластичность как ключевой инструмент.

## VII ТАРИФЫ, ОСНОВАННЫЕ НА ИЗДЕРЖКАХ И КОММЕРЧЕСКОЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ

### 1 ТАРИФЫ, ОСНОВАННЫЕ НА ИЗДЕРЖКАХ

Тарифы, основанные на издержках могут быть разработаны трудным или легким путем. Большинство портов имеет только **около 5 главных "центров прибыли"**

Для каждого из этих центров прибыли есть обычно **только приблизительно 5 доминирующих издержек**.

Это - относительно **простая** задача, распределить приблизительно 5 затрат по 5 центрам прибыли. Но есть **осложнения**, например:

- что делать с издержками по неприбыльным отделам - администрацией, персоналом, счетами, и т.д.?
- обоснование амортизационных расходов на содержание инфраструктуры - которая **редко обновляется**.

Особый интерес для данного проекта представляют следующие вопросы:

- Какой % общих издержек **установлен** для каждой услуги?
- Сколько приблизительно стоила бы порту обработка **ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ**, к примеру, 100,000 тонн груза?
- Какова пропускная способность порта?
- На каком уровне тарифов вы начнете получать дополнительную прибыль при привлечении дополнительных грузопотоков
- При каком уровне грузооборота были бы необходимы (а) дополнительные инвестиции и (b) затраты на штат?

---

## **Презентация по портам и судоходным компаниям I**

### **Предварительные результаты поездки в черноморские порты Болгарии и Румынии**

#### **Содержание презентации**

1. Осуществленные поездки и планы
2. Институциональная структура портов
3. Структура и виды тарифов
4. Основа для установления тарифов
5. Заключение
6. Рекомендации

#### **Поездки + планы**

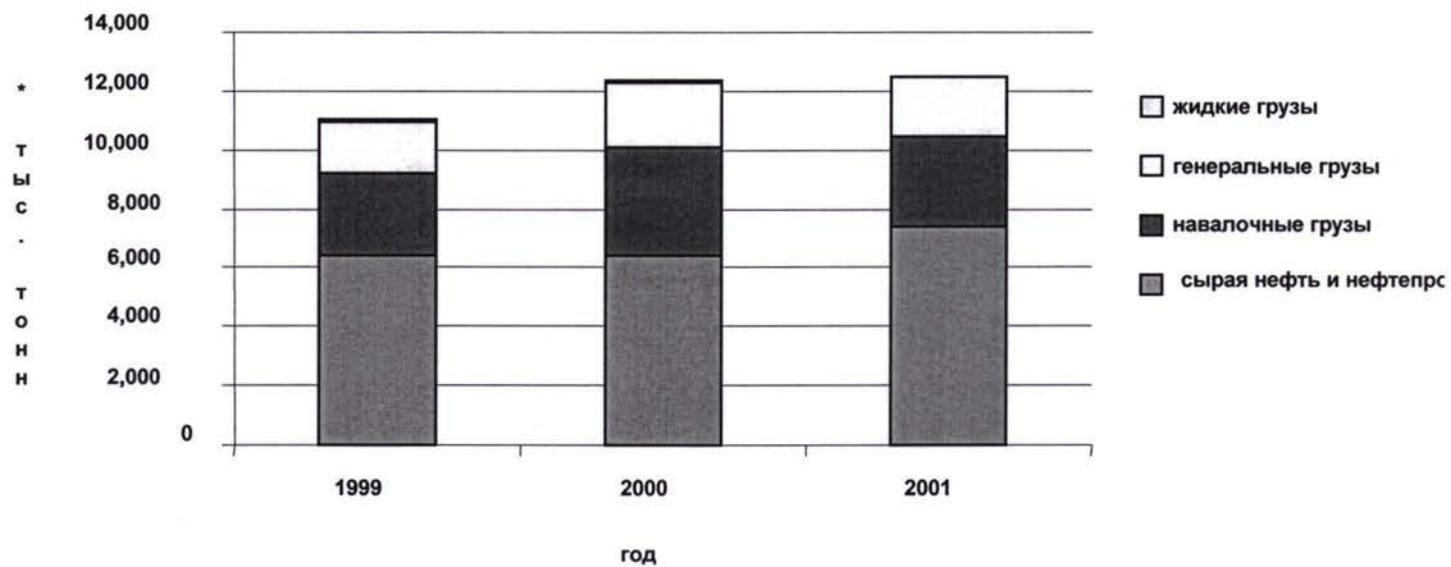
##### **Были осуществлены поездки в:**

- Болгарию (Варна и Бургас) – конец мая
- Румынию (Констанца) – конец мая

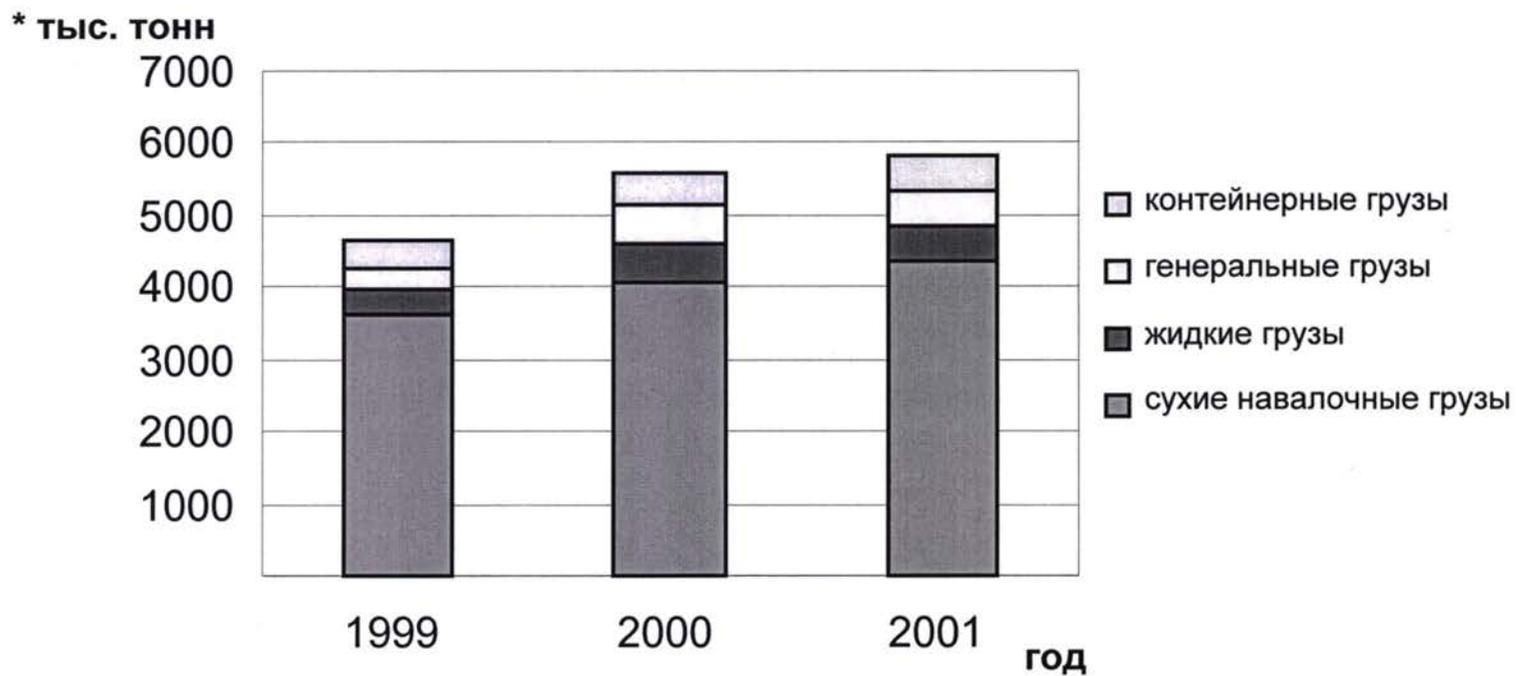
##### **Планируемые в данный момент:**

- Украина (Одесса и Ильичевск) – середина июня
- Грузия (Поти и Батуми) – конец июня

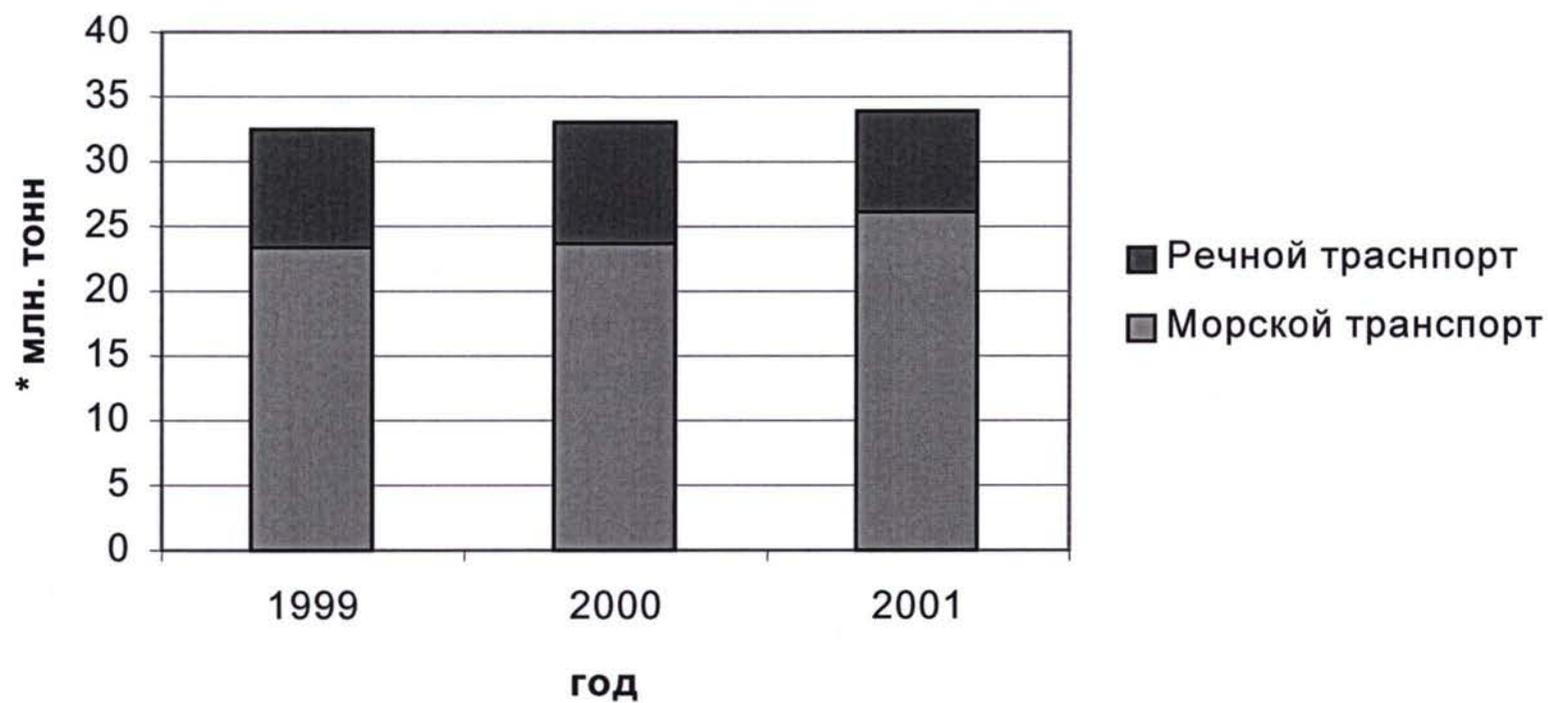
# Грузопоток порта Бургас



## Грузопоток порта Варна



## Грузопоток порта Констанца



## Институциональная структура портов

### Ситуация в Черном море:

- государственные и частные функции все еще смешаны
- частная стивидорная деятельность все еще отсутствует (кроме Констанцы)
- сильно влияние государственных органов на установление портовых тарифов
- есть идея приватизации, но нет четких планов
- лоцманские и буксировочные услуги часто приватизируются

### Резюме тарифов

Вид тарифа	Порт Бургас	Порт Варна	Порт Констанца
Портовые сборы	собираются государством	собираются государством	собираются государством
Грузовые сборы	собираются стивидорной компанией, являющейся 100%-ным государственным предприятием	собираются стивидорной компанией, являющейся 100%-ным государственным предприятием	полностью частными компаниями
Лоцманская проводка	частная	частная	частная
Буксировка	частная	все еще в ведении портовых властей, но в процессе приватизации	частная
Сборы за агентирование и услуги	частная	региональная ассоциация судовых маклеров и агентов (Расбар) установила тарифный минимум для избежания конкуренции по стоимости	частная
Тарифы капитана порта	не применяются	не применяются	применяются

## Структура и виды тарифов

### **Болгария установила следующие тарифы:**

- Портовые сборы (определяются государством):
  - ✓ канальные (по gross-тоннажу)
  - ✓ маячные (по gross-тоннажу)
  - ✓ корабельные (по gross-тоннажу)
  - ✓ причальные (по длине судна)
- Грузовые сборы (определяются «приватизированными» стивидорными компаниями)
- Лоцманские сборы (определяются частными компаниями)
- Буксировочные сборы (определяются частными компаниями)
- Сборы за агентирование (определяются частными компаниями)

## Структура и виды тарифов

### **Констанца взимает следующие сборы:**

Установлены Администрацией Порта:

- ✓ сборы за вход в порт (по gross-тоннажу)
- ✓ причальные сборы (по длине и gross-тоннажу)
- ✓ бухтовые сборы (по длине и gross-тоннажу)
- ✓ арендная плата за оборудование, суда и т.д.

Установлены частными компаниями:

- ✓ тарифы на грузопереработку

## **Основа установления тарифов в Болгарии и Румынии**

- Портовые сборы главным образом основаны на покрытии переменных издержек (персонал, ГСМ, ремонт и техобслуживание) и меньше всего на амортизации и резервах для новых капвложений
- Также обстоит дело и со сборами за грузопереработку, но кроме Румынии (по всей видимости из-за приватизации стивидорного дела и тем самым отличного от государственных предприятий делового подхода)

## **Уровень сборов в Болгарии и Румынии**

- Портовые сборы очень высоки в Болгарии и умеренные в Румынии
- Грузовые сборы в Болгарии умеренны, а в Румынии достаточно высокие

## **Заключения по Болгарии и Румынии**

- Совсем мало транзитных грузов в Болгарии и Румынии
- Маршрут TRACECA насыщен на Кавказе и частично в Украине
- Грузовые сборы часто рассчитываются по нормативам старой советской эпохи
- Отсутствие при установлении тарифов подхода типа «доставка от двери к двери / все в одном»
- Нет серьезных замечаний по поводу чрезвычайно высоких тарифов в Болгарии и Румынии
- Однако уровень цены/качества ниже рыночных стандартов (т.е. низкая производительность)

## **Некоторые общие наблюдения и рекомендации**

- Ускорить процесс приватизации для получения ясного различия между частными и государственными функциями и выработки тарифов, основанных на реальной стоимости
- Заменить «нормативную» структуру сборов структурой, основанной на годовом бюджете предприятия
- Включить четкие пункты «прибыльных» расходов на капвложения / реконструкцию

## **Следующие шаги**

- собрать данные по расходам и доходам для основных видов деятельности
- предложить портовые и судовые тарифы, основанные на переменных издержках там, где это необходимо и приемлемо
- выработать тарифы «все в одном», охватывающие транспортную цепь (железные дороги, порты и судоходные компании) для основных потенциальных грузов на главных маршрутах TRACECA

## Презентация по железным дорогам

- Напоминание о нашей общей цели
- Обеспечить существование жизнеспособного альтернативного торгового маршрута, поддерживающего экономическое развитие в странах транспортного коридора
- Через осуществление статей «Основного Многостороннего Соглашения» TRACECA
- Для железных дорог это означает:
- Упрощение тарифов для товаров в транзите
- Прозрачность и уменьшение в скрытых издержках и комиссионных
- Взаимодействие в переговорах и установлении цен
- Из нашего Технического Задания компонентами для железных дорог являются:
- Основание Рабочей Группы по Тарифам Транзитных Перевозок
- Пересмотр ИТТ/ МТТ
- Рекомендации для усовершенствованной / новой структуры тарифов
- Рекомендации для образования цен
- Рекомендации для улучшения доступа сторон, вовлеченных в торговлю а также...
- Выпуск Руководства
- В чем заключается роль РГТТП?
- Утверждено в протоколе TRACECA от 14,15 февраля 2002
- РГТТП-Достижение лучших результатов посредством участия
- Краткое содержание 5 встреч-Начальный Отчет
- Проблемы, подлежащие обсуждению перечислены в повестке дня/более подробное разъяснение в Протоколе
- Руководство над работой консультантов
- Генерация конкретных результатов
- Задачами Железнодорожного Семинара-помимо опубликованных являются
- Установление общего языка и понимания
- Обсуждение вопросов
- Оценка концепций
- Соглашение для прогресса задач

## **Заседание 1**

### **• Издержки-как основа Тарифов**

Издержки-как основа железнодорожных тарифов

- Определения
- Рациональность как основа тарифов
- Коэффициенты, переговоры, отклонения

Определения

- Прямые/переменные (финансовые) или предельные (экономические) издержки
- Фиксированные издержки
- Также условно фиксированные издержки

### **Прямые издержки**

- 40% от общих издержек
- Меняются в соответствии с единицей продукции и временем
- Раздельно от передвижения и терминальных операций
- В краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективах

### **Прямые издержки**

- Краткосрочная перспектива – можно избежать в случае отсутствия услуг
- Долгосрочная перспектива = среднесрочная перспектива + амортизационный процент по задолженности
- Среднесрочная перспектива = краткосрочная перспектива + труд
- Долгосрочная перспектива = среднесрочная перспектива + амортизационный процент по задолженности

### **Прямые издержки**

Предоставление локомотива

Обслуживание локомотива

Снабжение вагонов

Техническое обслуживание Вагонов

Товарная станция

Техническое обслуживание рельсов

Коллектив поезда

Затраты на горючее

Затраты при несчастных случаях

Затраты на маневренные работы

### **Постоянные издержки (1)**

- 60% от общих издержек – очень высоки
- Могут быть уменьшены после реструктуризации
- Распределяться по типу фрахта, пассажиров, пригородных железных дорог
- Не должны распределяться как процент от прямых издержек

### **Заседание 3 - Обзор ИТТ / МТТ**

- Обзор ИТТ / МТТ
- Развития за последние 50 лет
- Основа издержек?
- Приспособленность к будущему
- Что случилось с ИТТ?
- Постепенное снижение – сочетание цен, основанных на терминальных издержках и издержках при перевозках
- Не зависит от времени и уровня сервиса
- Не может отражать инвестиции, направленные на развитие

### **Что случилось с ИТТ? (2)**

- Слишком высокие тарифы при транзите на короткие дистанции
- Является усложненной для клиентов - много дополнительных затрат
- В настоящее время большинство тарифов обговариваются индивидуально

### **К реформе тарифов**

- Коэффициенты TRACECA
- Резолюция Экономического Совета СНГ 1996 по упрощению железнодорожных тарифов
- ОСЖД подлежащее реформе
- Использование единообразных ставок в 2002 году для TEU (Единый эквивалент в размере 20-и футового контейнера)и...
- Предлагаемая экспериментальная единообразная ставка для контейнеров TRACECA

## **Заседание 5 Предлагаемая Альтернативная Тарифная Политика**

Предлагаемая Альтернативная Тарифная Политика

- Существует ли необходимость в публикации тарифов?
- Должна ли быть основана на издержках?
- На региональном уровне – какие из железнодорожных издержек должны быть использованы?
- Является ли оптимальной существующая основанность на издержках на любой из железных дорог TRACECA?
- Сверх предела, излишний штат, недостаток инвестиций, в процессе преобразований

### **Предлагаемая Альтернативная Тарифная Политика (2)**

- Нормативная база издержек
- Какими должны быть издержки на определенный вид сервиса?
- Решения о технических и финансовых нормах
- Склонение к нормам, приемлемым РГТРП
- Таким как ограничение длины и веса состава

### **Предлагаемая Альтернативная Тарифная Политика (3)**

- Нормативность основанности на издержках
- Долгосрочные переменные издержки
- + плюс наблюдение сбора с пользователей
- + фиксированная ставка на сервис не-переменных пунктов

### **Предлагаемая Альтернативная Тарифная Политика (4)**

- Расстояние, погрузка, время, уровень сервиса
- Основанность на вагонных перевозках
- Раздельные тарифы на перевозочные и терминальное обслуживание
- Единообразный тариф, применяемый ко всем странам
- Измененная коэффициентами по согласованным факторам

### **Предлагаемая Альтернативная Тарифная Политика (5)**

- Применима к транзиту, импорту, экспорту
- Максимальное использование условий СНГ/ИТТ
- Внутри сети TRACECA

Передвижение	Краткосрочная предельная цена		Долгосрочная предельная цена	
	цент/ нетто тон/км	цент/ нетто тон/км	цент/ нетто тон/км	цент/ вагон км
40 к/ч	0.7	18.5	1.00	28.00
20 к/ч	0.6	17.5	1.28	36.00
Терминал	\$0.40 за тонну	\$13.6 за вагон	\$3.25 за тонну	\$91 за вагон
Обслуживание (1)	\$ За Тонну	\$ За Вагон	\$ За Тонну	\$ За Вагон
500 км	4.30	119.70	11.50	322.00
1000 км	7.80	215.20	16.50	462.00
2000 км	14.80	397.20	26.50	742.00
3000 км	21.80	582.20	36.50	1022.00

### Другие вопросы

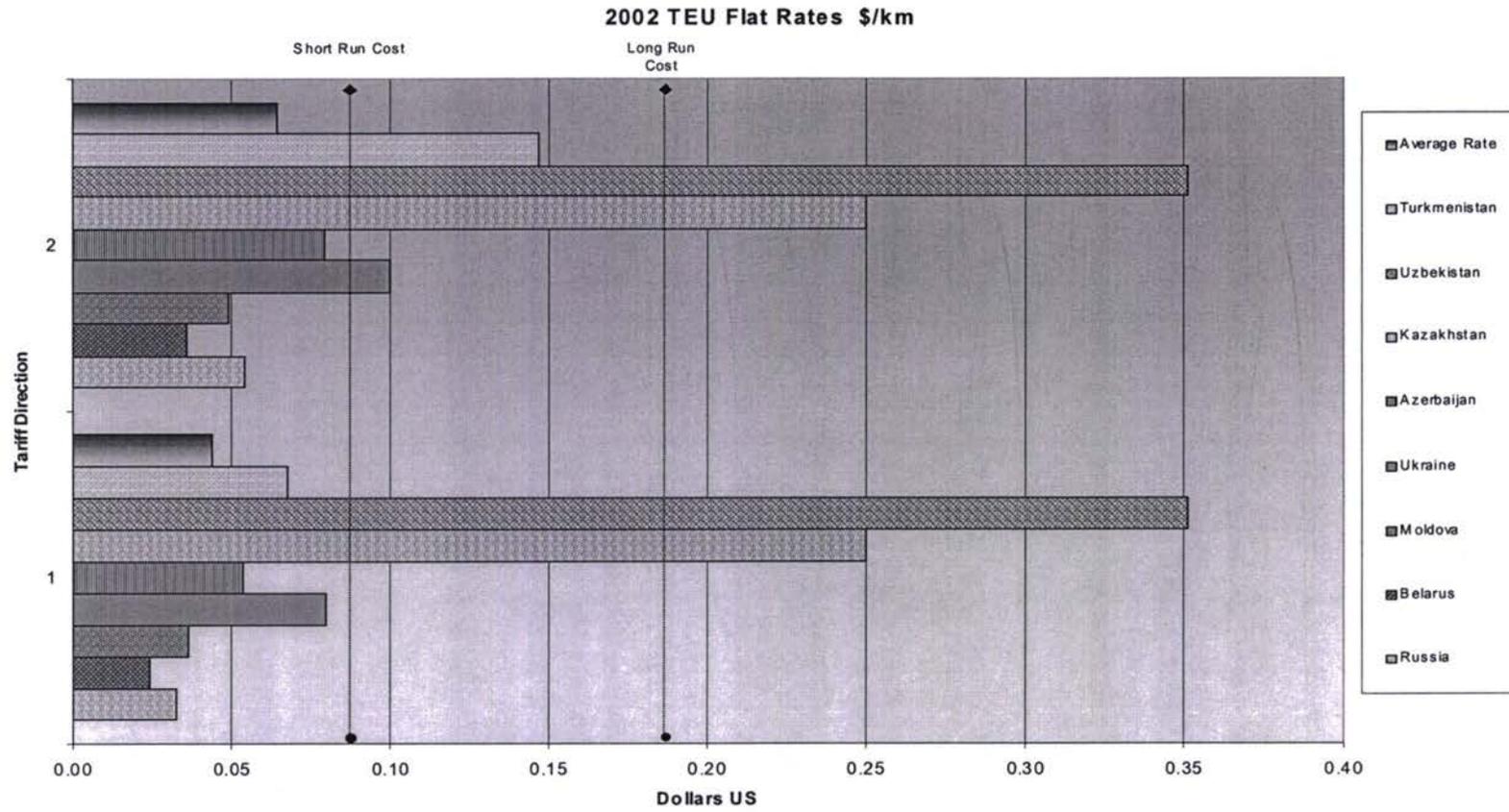
- Высокие транзитные тарифы в одной стране вредят экономическому развитию другой страны
- Выручка от перевозок – для финансирования местных пассажиров
- Новая тарифная политика должна включать порты и перевозки
- ИТТ/ МТТ будет продолжать применяться в течение условленного периода времени внутри TRACECA
- Необходимо предпринять следующие шаги в этом направлении

### Экспериментальные единообразные ставки для контейнеров

- Правильное определение времени
- Расценка перевозки на TEU в России равна 2,2 центам на км
- Железные дороги TRACECA имеют очень незначительный объем передвижения контейнеров
- Растет спрос

### Экспериментальные единообразные ставки для контейнеров (2)

- Тариф ИТТ, распространяющийся на 9 стран
- Средняя ставка на teu равна 4,2 цента на км в Россию и 5,4 цента из России
- Самая низкая ставка в России, а самая высокая – в Узбекистане



### **Экспериментальные единообразные ставки для контейнеров (4) Издержки**

- Использование нормативных издержек, предполагая 20 kph и т.д.
- Краткосрочные предельные издержки составляют 9 центов на teu на км
- Долгосрочные предельные издержки составляют 19 центов на teu на км

### **Экспериментальные единообразные ставки (5)**

- Тариф, состоящий из двух частей – терминальной и перевозочной
- По протоколу -10 центов на км teu за перевозку
- 30 долларов США за каждую операцию на терминале – обычно в портах
- Выход на рынок – изначально на 30% меньше, чем для автомобильных дорог
- Выход на рынок - на 30% меньше, чем для автомобильных дорог

### **Решения Протокола**

- Какая из альтернатив Тарифной Политики?
- Какова единообразная ставка
- Помнить о Многостороннем Соглашении TRACECA

## **ПРИЛОЖЕНИЕ 6**

### **СПИСОК ДЕЛЕГАТОВ, ПРИСУТСТВУЮЩИХ НА ВСТРЕЧЕ РГТРТ**

СТРАНА	ОБЛАСТЬ	ИМЯ УЧАСТНИКА	ДОЛЖНОСТЬ
Азербайджан	ж/д	Гусейнов И. Н.	Начальник службы «Тарифы и транспортный сервис»
	с/к	Рагимов А. М.	Зам. начальника службы эксплуатации флота Азербайджанского Государственного Каспийского Пароходства
	порт	Касимова Р. А.	Зам. начальника финансовой службы планово-организационного аналитического отдела Бакинского международного торгового порта
Болгария	ж/д	Попов П.	Руководитель сектора ОАО Болгарских железных дорог
	порт	Станков А.	Директор по эксплуатации порта Варна
Грузия	ж/д	Цхелашвили Т.	Начальник экономической службы Грузинской железной дороги
	порт	Накашидзе Р.	Финансовый и коммерческий директор порта Батуми
	порт и с/к	Имнаишвили В.	Заместитель председателя Администрации Морского Транспорта Грузии
Молдова	ж/д	Зайцева Н.	Начальник тарифного управления
Казахстан	порт	Ворожейкин Ю. С.	Директор коммерческого департамента Казморттрансфлота
	порт	Кутпанбаев Д. Б.	Начальник отдела маркетинга порта Актау
	порт	Исаев А. А.	Начальник финансово-планового отдела порта Актау
	ж/д	Талько С. Р.	Начальник управления регулирования процессов перевозок
Киргизстан	ж/д	Чигрина В. Г.	Инженер по тарифам планово-экономического отдела
Румыния	ж/д	Медесан И. Ф.	Начальник отдела по тарифам, анализу и стоимостей национальная компания по железнодорожным транспортным перевозкам - Марфа
	ж/д	Бойчик А.	Представитель национальной компании по железнодорожным транспортным перевозкам - Марфа на Кавказе (Баку)
	порт	Баз А.	Менеджер по маркетингу порт Констанца
Туркменистан	ж/д	Аннаев Б.	Зам. начальника службы перевозок «Туркмендемирйоллары»
	ж/д	Худайбердыев О.	Зам. начальника отдела финансовой службы «Туркмендемирйоллары»
	порт и с/к	Атаев Н.	Оперативный менеджер ТМЛ
	порт и с/к	Гайдарова Э.	Менеджер отдела по реализации проекта, Ассистент президента ТМЛ
Турция	порт	Язан К.	Инженер по вопросам судоходства
	порт	Бейхан А.	Эксперт по вопросам судоходства
	ж/д	Арслан Н.	Начальник отдела по портам
Украина	ж/д	Таратайко Т. П.	Начальник управления маркетинга и технологий Главного коммерческого управления Укрзалізничці
	с/к	Черниевский В. В.	Коммерческий директор СК «Укрферри»
	порт	Ривина Т. В.	Начальник отдела цен и тарифов Ильичевского морского порта
	порт	Бартошик Н. В.	Ведущий экономист отдела развития и инвестиций Ильичевского морского порта
Узбекистан	ж/д	Махбубова Ф. Н.	Экономист отдела тарифной политики

ОРГАНИЗАЦИЯ	ИМЯ УЧАСТНИКА	ДОЛЖНОСТЬ
ПС МПК ТРАСЕСА	Тагиров Абдурашид	Генеральный секретарь МПК ТРАСЕСА
ПС МПК ТРАСЕСА	Кванчантиразде Звиад	Исполнительный секретарь
ПС МПК ТРАСЕСА	Грай Марк	Супервайзер
ПС МПК ТРАСЕСА	Турдзеладзе Вадим	Главный эксперт
ПС МПК ТРАСЕСА	Эркинов Навруз	Технический эксперт в области железных дорог
ПС МПК ТРАСЕСА	Мамедов Назим	Технический эксперт в области морских перевозок
ПС МПК ТРАСЕСА	Белый Ярослав	Технический эксперт в области автодорог
Проект ТРАСЕСА	Робертс Девид	Менеджер проекта
Проект ТРАСЕСА	Стеббингс Елена	Координатор проекта
Проект ТРАСЕСА	Расбаш Дуглас	Эксперт в области железный дорог
Проект ТРАСЕСА	Ленг Тед	Эксперт в области судоходства
Проект ТРАСЕСА	Шуф Артур	Эксперт в области судоходства