



Unified Policy on Transit Fees and Tariffs
Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам

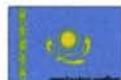


Приложения к Рабочему документу:

**ПОРТОВЫЕ И СУДОХОДНЫЕ ТАРИФЫ С
УЧЕТОМ ЗАТРАТ**



АНАЛИЗ И РЕКОММЕНДАЦИИ



Приложения к Рабочему документу:

**ПОРТОВЫЕ И СУДОХОДНЫЕ ТАРИФЫ С УЧЕТОМ
ЗАТРАТ**

АНАЛИЗ И РЕКОММЕНДАЦИИ

Содержание

ПРИЛОЖЕНИЕ I	4
ПРИЛОЖЕНИЕ II	12
ПРИЛОЖЕНИЕ III	13
ПРИЛОЖЕНИЕ IV	22
ПРИЛОЖЕНИЕ V	30
ПРОИЛОЖЕНИЕ VI	35
ПРИЛОЖЕНИЕ VII	38
ПРИЛОЖЕНИЕ VIII	39
ПРИЛОЖЕНИЕ IX	44
ПРИЛОЖЕНИЕ X	47

Ниже приводится список Приложений, в которых обобщены результаты первого года (2002) реализации проекта ЕПТРТ. Заключение и выводы включены в текст основного отчета, поэтому в дальнейшем читатель может по своему желанию ознакомиться с необходимыми данными и сведениями.

- Приложение I:** Портовые тарифы, применяемые в Каспийских и Черноморских портах
- Приложение II:** Сопоставление портовых тарифов, применяемых в коридоре TRACECA и других странах.
- Приложение III:** Грузоперевозки в Каспийском и Черном морях в 2000 и 2001 гг.. Импортные перевозки в коридоре TRACECA в 2001 году, связь между стоимостью импортных перевозок и объемом контейнеров.
- Приложение IV:** Поправки к портовым затратам, предназначенные для покрытия амортизации, эксплуатационных расходов и погашений по ссудам.
Сопоставление расходов и доходов, а также переменных и постоянных затрат по портам Актау, Туркменбаши и Баку в 2001 году.
- Приложение V:** Ежегодные эксплуатационные и постоянные затраты в сопоставлении с переменными затратами по эксплуатации новых и старых железнодорожных паромов, функционирующих в Каспийском море, с учетом затрат на перевозку нефти танкерами между Актау и Баку.
- Приложение VI:** Рентабельность основных каспийских и черноморских портов. Необходимость изменения тарифов в целях приведения их в соответствие с общими затратами. Переменные затраты в % к общим затратам и доходам.
- Приложение VII:** Некоторые сведения по портам Молдавии
- Приложение VIII:** Доводы в пользу целесообразности снижения затрат
- Приложение IX:** Долгосрочная ценовая политика
- Приложение X:** Комментарии Рабочих Групп

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Портовые тарифы, применяемые:
в Каспийских портах - 1. Актау 2. Баку 3. Туркменбаши
в Черноморских портах - 1. Бургас 2. Констанца 3. Ильичевск
4. Поти 5. Рени и 6. Варна

Каспийское море

1. АКТАУ

СУДОВЫЕ СБОРЫ

Типы	За	В центах США
Маячные сборы	БРТ	5
Тоннаж	БРТ	12
Канальные сборы	Куб.м. объема судна	7
Причальные сборы за сутки	Куб.м. объема судна	8
Якорные сборы	За 1 заход	2382
Экологические сборы	БРТ	2.4
Лоцманские сборы	Куб.м. объема судна	0.6

ОБРАБОТКА ГРУЗА

	(\$/тонна)	
ШТУЧНЫЙ ГРУЗ		
Пищевые продукты (соль, сахар и т.д.)	6	
Зерно	8	
Уголь	6	
Мешки вместимостью до 30 кг	9-10	
Мешки вместимостью свыше 30 кг	8-9	
Металл, цветной	8-9	
Металл, черный	6	
Хлопок	10	
КОНТЕЙНЕРЫ		
20' загруз	80	
40' загруз	120	
20' порож	60	
40' порож	100	
БЕНЗИН	1.5	

2. БАКУ СУДОВЫЕ СБОРЫ

Типы	За	В центах США
Судовые сборы	Куб.м. объема судна	1.6
Канальные сборы	Куб.м. объема судна	2.7
Причальные сборы за сутки	Куб.м. объема судна	2.4
Якорные сборы	Куб.м. объема судна	0.1
Экологические сборы	За 1 заход	2.4
Лоцманские сборы	Куб.м. объема судна	0.6

Сборы взимаются в AZM под азербайджанским флагом и в US\$ под иностранным флагом

ОБРАБОТКА ГРУЗОВ (US\$/тонна)

	Прямая	Косвенная
ШТУЧНЫЙ ГРУЗ		
Мешки, коробки, связки	3.3	4.7
Штабеля, брикеты, рулоны, ящики для упаковки товаров	3.9	5.9
Металл в упаковке	2.9	4.3
Металл без упаковки	3.3	4.7
Металлический лом	2.0	2.7
Груз в больших мешках	3.1	4.3
ГРУЗ ВНАВАЛКУ		
Зерно	3.1	0.0
Соль	2.2	2.4
Пищевые продукты (бобы, сахар и т. д.)	1.4	1.8
Металлические руды	1.8	2.7
Соль, гравий	1.8	2.0
Лесоматериал в упаковке	2.9	4.3
Лесоматериал без упаковки	3.3	5.3
Автомобили	11.6	15.7
КОНТЕЙНЕРЫ		
20' загруз.	36.1	49.6
40' загруз.	72.4	99.2
20' порож.	16.3	25.1
40' порож.	32.9	50.0
НЕФТЬ	0.36	

3. ТУРКМЕНБАШИ

СУДОВЫЕ СБОРЫ

Виды сборов	За	В центрах США
Судовые	Куб.м. объема судна	2.4
Канальные	Куб.м. объема судна	4
Причальные /день	Куб.м. объема судна	3
Якорные	Куб.м. объема судна	1
Лоцманские	Куб.м. объема судна	2.3

ОБРАБОТКА ГРУЗА (US\$/тонна)

	ПРЯМАЯ	КОСВЕННАЯ
Пищевые продукты, соль, сахар и т. д.	2	2
Металлическая руда	2	2.5
Химикаты	4	
Коробки и мешки	10	12
Мука в мешках	10	12
Металл цветной	10	12
Металл черный	6	8
КОНТЕЙНЕРЫ		
20' загруз.	40	50
40' загруз.	60	70
20' загруз.	20	25
40' загруз.	30	35
НЕФТЬ	0.13	

ЧЕРНОМОРСКИЕ ПОРТЫ

1. БУРГАС

СУДОВЫЕ СБОРЫ

Виды сборов	За	В центрах США
Тоннажные	Брутто-тоннаж	40-55
Канальные	Брутто-тоннаж	1-10
Причальные	Линейный метр/день	10
Якорные	Куб.м. объема судна	0.1
Экологические	За 1 заход	2.4
Лоцманские	За 1 заход	\$80-560

ОБРАБОТКА ГРУЗА (US\$/тонна)

	ПРЯМАЯ	КОСВЕННАЯ
Мешки, брикеты до 40 кг	9.6	13.2
Мешки, брикеты до 41-82 кг	8.1	13.0
Большие мешки свыше 1000 кг	3.1	4.0
Бумажные рулоны до 1000 кг	5.3	8.1
Паллеты, 800-1600 кг	4.6	5.2
Лом внавалку	2.3	3.7
Сталь	2.4-3.2	2.7-4.0
Соль насыпью	1.3	1.4
Фураж катышковый, ввоз	1.4	3.2
Фураж катышковый, вывоз	2.4	2.6
Пшеница	1.4	1.7
Уголь	0.9	1.0
Сахар насыпью	1.2	2.0
Нефть по трубопроводу	1.0	

Контейнеры 20'	\$30
Контейнеры 40'	\$40

2. КОНСТАНЦА

СУДОВЫЕ СБОРЫ

Виды сборов	За	В долларах США
Канальные	Куб.м. объема судна	2.7
Причальные	Метр/день	6.0-8.0(a)
Бассейновые	Метр/день	0.15-0.28(a)

(а) Различаются в зависимости от типа судна. В данном случае речь идет о контейнерных судах

Обработка груза

Контейнеры	\$70 за 20' or 40'
------------	--------------------

3. ИЛЬИЧЕВСК

Виды сборов	За	В долларах США
Судовые	Куб.м. объема судна	29.7
Канальные	Куб.м. объема судна	2.0
Причальные/день	Куб.м. объема судна	2.2
Якорные	Куб.м. объема судна	2.7
Маячные	Куб.м. объема судна	2.9
Административные	Куб.м. объема судна	1.4
Санитарные	Куб.м. объема судна	1.4

СБОРЫ ЗА ОБРАБОТКУ ГРУЗА (а)

	(\$/тонна)	
Руда	2.1	
Нерафинированный сахар	2.0	
Железо	5.0	
Жидкость	1.5	
Зерно	1.8	
Жидкие химикаты	3.3	
Химикаты внавалку	2.2	
Лесоматериалы	6-8	
Уголь	2.0	
Бумага	6-9	
Лом	6.0	
Паромные вагоны	0.6	
Оборудование	6.3	
Контейнер, 20' загруз.	83	

(а) в сборы включены скидки

4 ПОТИ, Грузия

СУДОВЫЕ СБОРЫ (грузы, перевозимые линейными судами)

Виды сборов	За	В центрах США
Тоннажные	Брутто-тоннаж	20
Причальные	Брутто-тоннаж	2
Канальные	Брутто-тоннаж	12
Якорные	Брутто-тоннаж	0.1
Швартовые	1 операция	36-54
Лоцманские	Брутто-тоннаж	1
Маячные	Брутто-регистрационные тонны/заход	2

ОБРАБОТКА ГРУЗА (US\$/тонна)

	ПРЯМАЯ	
	(\$/тонна)	
ВНАВАЛКУ		
Зерно, перевозимое черпаками	3.5	
Зерно, перевозимое пневмомашинной	5.5	
Сахар	6.0	
Руда концентрированная	4.5	
МЕШКИ		
До 25 кг	6.5	
25-50 кг	6.0	
ГРУЗ ПАЛЛЕТОЧНЫЙ	5.0	
Металлические изделия	7-11	
Металлический лом	7-8	
Лесоматериал	7-9	
КОНТЕЙНЕРЫ		
С помощью портовых кранов:		
20' загруз.	50	
40' загруз.	60	
20' порож.	20	
40' порож.	30	
С помощью судовых кранов:		
20' загруз.	25	
40' загруз.	35	
20' порож.	10.	
40' порож.	15	
ЖИДКИЙ ГРУЗ, ПЕРЕВОЗИМЫЙ ТАНКЕРАМИ		
Из судна в цистерну/вагон и наоборот	2.50	
ПАРОМНЫЕ СБОРЫ		
С вагона, загруз.	60	
С вагона порож.	10	
НЕФТЬ	0.36	

4. РЕНИ (Молдова)

СБОРЫ ЗА ОБРАБОТКУ ГРУЗА

	(\$/тонна)
Руда	1.5
Чугун в чушках	2.9
Зерно	5.0
Жидкие химикаты	3.3
Химикаты внавалку	3.2
Лесоматериал	4.9
Уголь	1.6
Бумага	4.8
Лом	2.9

6 ВАРНА

СУДОВЫЕ СБОРЫ

Виды сборов	За	В центрах США
Тоннажные	Брутто-тоннаж	40-55
Канальные	Брутто-тоннаж	1-10
Причальные	Линейный метр/день	10
Якорные	Куб.м. объема судна	0.1
Экологические	За 1 заход	2.4
Лоцманские	За 1 заход	\$80-560

Обработка груза	US\$/тонна (прямая)
Мешки	7.4-8.1
Большие мешки	4
Бумага в рулонах	7.5
Плиты	5.4
Сталь	4
Зерновые	3
Уголь	1.5
Сахар	4
Кальцинированная сода	2.5
Клинкер	2
Удобрения насыпью	2.7
Цемент	2
Контейнеры 20'	54
Контейнеры 40'	63

ПРИЛОЖЕНИЕ II

СОПОСТАВЛЕНИЕ ПОРТОВЫХ СБОРОВ ПО СУХОГРУЗАМ В TRACECA И ДРУГИХ СТРАНАХ

Таблица 2.1

	СБОРЫ ЗА ОБРАБОТКУ ГРУЗОВ			ПОРТОВЫЕ
	Груз, упакованный в мешках	Груз внавалку	Контейнеры	СБОРЫ
	(a) \$/тонна	(b) \$/тонна	(c) \$/20'	(d) \$/тонна
Варна	7.4	3.0	54	0.9
Бургас	8.0	1.5	27	0.9
Констанца	7.5	3.1	64	0.6
Ильичевск	5.2	2.2	62-87	2.9
Одесса	5.2	2.2	62-87	3.0
Поти/Батуми	6.0	3.5	50	2.1
Баку	3.5	3.2	36	0.4
Актау	8.0	8.0	80	1.5
Туркменбаши	10.0	5.0	40-50	1.1
Стандартные международные сборы	6.0	4.0	100 (f)	0.7 (g)

(a) В 50 кг мешках

(b) Зерно

(c) Сборы по загруженным контейнерам. Стандартная загрузка составляет около 12 тонн (максимум 21 тонна)

(d) В оценке учтены портовые, тоннажные, маячные, якорные, канальные, причальные, карантинные, санитарные, лоцманские, буксирные, швартовые и отшвартовые, административные сборы. Затраты на тонну включают коэффициент загрузки в 75% применительно к стандартному 3000-тонному судну.

(e) В портах промышленно развитых стран отдельные грузы обрабатываются традиционным способом. Груз, предварительно уложенный по мешкам, перевозится контейнером либо службой RoRo.

(f) Расценка представляет собой среднюю величину. Могут применяться следующие варианты:

Расценки по основным портам:

	US\$/TEU
Роттердам	90
Феликстау	100
Шанхай	107
Сингапур	106
Гонконг	142
Порт Келанг, Малайзия	53
Карачи	69
Янтань	100

(g) Расценка представляет собой среднюю величину. Могут применяться следующие варианты (следует иметь в виду, что объем груза, с которого взимаются портовые сборы, намного выше за пределами каспийско-черноморского региона):

	US\$/тонна
Таллин	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
Дубаи	0.1

Источник расценок по каспийско-черноморским портам: Секретариат TRACECA, Баку, сентябрь 2001года.

По международным тарифам использованы различные источники.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Таблица 4.3 ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПО КАСПИЙСКИМ И ЧЕРНОМОРСКИМ ПОРТАМ (в тыс. тонн)

Перевозки по Бакинскому порту		2000	2001	
Экспорт				
	Окись алюминия и глинозем	251	111	
	Другие	44	63	
	Общий объем	295	174	
Импорт				
	Соль	42	24	
	Другие	85	77	
	Общий объем	127	101	
Транзит				
	Нефть	3,571	3,246	(плюс Азпетрол)
	Соя	107	86	
	Хлопок	122	36	
	Глинозем	34	128	
	Другие	222	545	
	Общий объем транзита	4,056	4,041	
	ИТОГО	4,478	4,562	
Перевозки по порту Актау				
	Сырая нефть и продукты	3385	4357	
	Сталь, Металлы	702	1060	

Зерно	15	84	
Паром	8	158	
Из них транзит составляет	4110	5659	
	2241	2621	
<i>Сухогруз</i>	145	312	(b)
<i>Итого</i>	2386	2933	

(a) Практически вся сырая нефть

(b) Главным образом российская сталь, перевозимая в Иран; груз, не относящийся к TRACECA.

Туркменбаши

Нефть (a)	4117	5113	
Паром (b)	1246	1662	
их них:			
<i>Химикаты</i>	254		
<i>Нефть</i>	237		
<i>Текстиль</i>	80		
<i>Металлы</i>	50		
<i>Другие</i>	625		
Сухогруз	229	204	
Из них:			
<i>Соль</i>	41	17	
<i>Металлы</i>	69	24	
<i>Химикаты</i>	31	119	
<i>Оборудование</i>	62	25	
Итого	6838	6979	

Перевозки по порту Бургас

	2000	2001
Сырая нефть & нефтепродукты	6,468	7,387
Груз внавалку	3,624	3,053
Общий груз	2,155	2,004
Жидкий груз- порт Ист	96	68
ИТОГО	12,343	12,512

Перевозки по порту Варна

	2000	2001
Сухогруз внавалку	4,074	4,355
Жидкий груз	550	479
Груз общего назначения	521	490
Контейнерный груз	415	501
ИТОГО	5,560	5,825

Перевозки по порту Констанца

	2000	2001
Зерновые	1,012	2,784
Свежие фрукты, овощи	45	58
Домашний скот	48	15
Продовольствие, напитки, табак	738	680
Семена, растит.масло, жиры	201	204
Дерево, лесоматериалы	752	709
Органические и химические удобрения	1,527	1,531
Минеральное сырье	188	414
Черные руды, лом	9,564	6,613
Цветные руды	3,556	2,265
Различные виды текстиля	3	1
Бумажная масса, отходы	8	1
Уголь, кокс	2,198	1,650
Неочищенная нефть	2,612	5,077
Уголь & природный газ	10	6
Нефтепродукты & природный газ	2,897	4,185
Цемент	2,897	2,449
Химические продукты	1,259	1,050
Черные и цветные металлы	1,973	2,300
Стеклянные и керамические изделия	23	61
Изделия из металла	475	491
Станки, транспортное оборудование	34	35
Промтовары	77	0
Другое	1,004	1,180
ИТОГО	33,104	33,762

(в млн тоннах)	2000	2001
Морские перевозки	23.6	26.0
Речные перевозки	9.5	7.8
Итого	33.1	33.8

Импорт	11.5	13.3
Экспорт	10.5	11.5
Морские транзитные перевозки	1.6	1.2
Речные транзитные перевозки	1.1	1.2

Перевозки по порту Одессы

	2000	2001
Сухогруз насыпью	1,570	2,158
Груз общего назначения	7,982	6,436
Жидкий груз	18,232	19,532
ИТОГО	27,784	29,340
Контейнеры (по. TEU)	51,234	52,768

* собственная оценка

Перевозки по порту Ильичевск

	2000	2001
Груз общего назначения	8,942	7,802
Жидкий груз	399	327
Сухогруз насыпью	3,294	5,206
Паромный терминал	740	899
ИТОГО	12,635	13,335
КОНТЕЙНЕРЫ (NO. TEU)	613	<i>n.a.</i>

Перевозки по порту Батуми

	2000	2001
Неочищенная нефть и нефтепродукты	6,019	7,644
- из них неочищенная нефть	(3,618)	(4,606)
Сухогруз насыпью	255	205
Груз общего назначения	649	515
ИТОГО	6,923	8,395
Груз общего назначения и сухогруз		
Боксит, другие руды	152	147
Сахар	242	254
Зерно	64	56
Мука	44	12
Металл и металлические конструкции	185	24
Сухие химикаты	133	84
Лом	0	85

Объем транзитных перевозок

Место назначения /отправки	2000	2001	Направление перевозок
Грузия	272	310	В Грузию (50%)
Армения	63	65	В Армению (100 %)
Азербайджан	496	277	В Азербайджан (90 %)
Туркменистан	1	0	В Туркменистан (100 %)
Узбекистан	61	73	В Узбекистан (80 %)
Казахстан	2	0	В Казахстан (100 %)
Киргизстан	1	0	В Киргизстан (100 %)
Таджикистан	0	0	В Таджикистан (100 %)
Итого	897	724	

* Данные по перевозкам неочищенной нефти и нефтепродуктов не приводятся

Перевозки по порту Поти

	2000	2001
Нефтепродукты	582	843
- из них бензин	(216)	(225)
- из них дизельное топливо	(307)	(582)
Сухогруз насыпью	1,826	1,327
Груз общего назначения	1,212	1,270
ИТОГО	3,620	3,441
Но. 20' контейнеров (TEU)	9,065	12,638
Но. 40' контейнеров (TEU)	27,094	28,422
ИТОГО в TEU	36,159	41,060
ИТОГО в тоннах	391,298	421,777

Сухогруз обработанный	2000	2001
Боксит / глинозем	470/0	0/186
Медный концентрат	35	32
Марганцовая руда & сплавы	48	77
Перлит	51	10
Сахар	47	67
Зерно	536	348
Мука	72	78
Трубы / металлические конструкции	31	46
Сухие химикаты	104	23
Лом	615	547
Пищевые продукты	115	104

Объемы транзитных перевозок

Место назначения / отправки	2000	2001
Азербайджан	1,064	747
Армения	807	801
Центральная Азия	72	317
Общий объем транзитных перевозок	2,943	1,865

Таблица 4.4 (часть первая) Импорт из Европы и других стран в страны TRACECA, 2001 (в US\$ млн)

	Казахстан	Узбекистан	Туркменистан	Азербайджан	Грузия	Армения	Киргизстан	Таджикистан	Итого
I	6363	3325	1582	1430	1002	874	468	688	15732
<i>Из:</i>									
Австрия	37	13	10	20	14	5	1	1	101
Бельгия	60	12	9	20	10	52	8	3	174
Дания	18	10	1	6	10	3	2		50
Финляндия	96	21	2	5	11	2	4		141
Франция	143	119	51	26	26	12	3		380
Германия	540	227	141	73	81	38	26	4	1130
Греция	52	1		8	9	11		7	88
Ирландия	3	1		2					6
Италия	261	45	16	24	44	33	4	20	447
Люксембург	5				3				8
Нидерланды	127	15	6	13	14	7	5		187
Норвегия	3	2		4			3		12
Португалия				3	3				6
Испания	19	15	2	3	6	8	1	3	57
Швеция	28	11		14	10	2	3		68
Швейцария	60	15	6	18	24	25	2	2	152
Великобритания	146	32	11	54	31	11	3	3	291
ПО РЕГИОНАМ									0
Европа (а)	1598	539	255	293	296	209	65	43	3298
(%)	25%	16%	16%	20%	30%	24%	14%	6%	21%
США	179	162	273		118	55	29	3	819
(%)	3%	5%	17%	0%	12%	6%	6%	0%	5%
Азия	566	501	67	93	15	16	85	39	1382
(%)	9%	15%	4%	7%	1%	2%	18%	6%	9%
Турция	132	99	116	148	159	..	17	9	680
(%)	2%	3%	7%	10%	16%		4%	1%	4%

Продолжение:

Continued.....

Таблица 4.4. (часть вторая)

	Казахстан	Узбекистан	Туркменистан	Азербайджан	Грузия	Армения	Киргизстан	Таджикистан	Итого
СНГ и Восточная Европа									
Беларусь		18		5	3	1	7		34
Чехия		24	2	2	3	2	2		35
Казахстан		169	22	100	10	1	64	89	455
Киргизия	38	82	3	1				6	130
Польша	65	40	13	12	4	2	6	5	147
Россия	2798	400	153	153	64	66	87	129	3850
Таджикистан	4	96	11	1			2		114
Туркменистан	49	7		135	11	1	18	62	283
Украина	88	138	236	39	42	14	5	64	626
Узбекистан	81		39	6	7	1	84	150	368
Азербайджан			13		114			34	161
Всего по СНГ и Восточной Европе	3123	974	492	454	258	88	275	539	6203
(%)	49%	29%	31%	32%	26%	10%	59%	78%	39%

(а) за исключением России и других стран СНГ и Восточной Европы

Источник: статистические данные МВФ

Краткий обзор

Из:

Европы	25%	16%	16%	20%	30%	24%	14%	6%	21%
СНГ + Вос.Европа	49%	29%	31%	32%	26%	10%	59%	78%	39%
США	3%	5%	17%	0%	12%	6%	6%	0%	5%
Азия	9%	15%	4%	7%	1%	2%	18%	6%	9%
Турция	2%	3%	7%	10%	16%		4%	1%	4%
Другие	14%	35%	31%	41%	31%	58%	3%	9%	26%
Итого	100%								

(а) за исключением России, других стран СНГ и Восточной Европы

Источник: статистические данные МВФ

Таблица 4.5 СВЯЗЬ МЕЖДУ СТОИМОСТЬЮ ИМПОРТА И КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК (а)

	Импорт (US\$ млрд)	Итого Контейнерные перевозки (Мп TEU)	Импорт Контейнерные перевозки (Мп TEU)	Импорт Стоимость единицу TEU (US\$) за
Япония	342	13.6	6.8	50,294
Австралия	61	3.5	1.75	34,857
Таиланд	58	3.3	1.65	35,152
Бразилия	56	2.3	1.15	48,696
Индия	55	2.3	1.15	47,826
Израиль	34	1.4	0.70	48,571
Аргентина	24	1.4	0.70	34,286
Новая Зеландия	13	1.1	0.55	23,636
Пакистан	10	0.35	0.18	57,143
Кения (b)	3	0.25	0.12	24,341
Дар эс Салам (b)	1.4	0.10	0.05	26,923
Total	657.4	29.6	14.8	44,418

(а) отобраны на основе описанной в тексте методики.

(b) контейнерные перевозки исключают транзитные в/из других стран.

Источники: статистические данные по контейнерным перевозкам согласно *Containerisation International*, 2002; статистические данные МВФ, 2002

Таблица 4.6 КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (TEU), СТОИМОСТЬ ИМПОРТА TRACECA, 2001

	Импорт из Европы (US\$млн, 2000)	Контейнерные перевозки по импорту (\$44,000 за TEU)	Общий объем контейнерных перевозок (контейнерные перевозки по экспорту, в основном, порожние)
Казахстан	1598	35,976	71,953
Узбекистан	539	12,135	24,269
Туркменистан	255	5,741	11,482
Азербайджан	293	6,596	13,193
Грузия	296	6,664	13,328
Армения	209	4,705	9,411
Киргизстан	65	1,463	2,927
Таджикистан	43	968	1,936
ИТОГО	3298	74,249	148,498

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Таблица 5.16 Поправки к портовым затратам, предназначенные для покрытия налоговых скидок на амортизацию и обслуживание, погашение ссуд (US\$ млн)

	Затраты в 2001 году	Затраты в 2001 году ПЛЮС а. будущее погашение ссуд б. более реалистическая амортизация с. более реалистическое обслуживание
ТУРКМЕНБАШИ		
Зарплата	1.42	1.42
Соц. страхование	0.28	0.28
Амортизация	0.13	0.60
Проценты с погашения ссуд		3.00
Ремонт	0.39	0.39
Топливо	0.10	0.10
Другие	0.63	0.63
Итого	2.95	6.42
БАКУ		
Зарплата	0.83	0.83
Соц. страхование	0.26	0.26
Амортизация	0.36	0.60
Проценты с погашения ссуд		1.40
Ремонт	0.13	0.23
Топливо	0.05	0.05
Другие	0.72	0.72
Итого	2.35	4.08
АКТАУ		
Зарплата	2.27	2.27
Соц. страхование	0.44	0.44
Амортизация	1.79	0.90
Проценты с погашения ссуд	2.46	2.46
Ремонт	0.84	0.84
Топливо	0.94	0.94
Другие	2.39	2.39
Итого	11.13	10.23

ВАРНА

Зарплата	0,56	
Соц. страхование	0.51*	
Амортизация	0.20	
Проценты с погашения ссуд		
Ремонт		Подлежит завершению...
Топливо		
Другие	0,42	
Итого	1.69	

* собственная оценка

КОНСТАНЦА

Зарплата	0.13	
Соц. страхование	0.05	
Амортизация	0.14	
Проценты с погашения ссуд		
Ремонт	0.07	Подлежит завершению.
Топливо	0.01	
Другие	0.19	
Итого	0,59	

БАТУМИ

Зарплата	0.14	
Соц. страхование	0.04	
Амортизация	0.05	
Проценты с погашения ссуд		
Ремонт	0.02	Подлежит завершению.
Топливо	0.03	
Другие	0.22	
Итого	0.51	

ПОТИ

Зарплата	0.81	
Соц. страхование	0.23	
Амортизация	0.97	
Проценты с погашения ссуд		Подлежит завершению.
Ремонт	0.22	
Топливо	0.29	
Другие	1.29	
Итого	3.82	

Таблица 5.18 Сопоставление затрат и доходов по Актау, 2001

	Доходы (US\$ 000)	Затраты (US\$ 000)	Груз Обработанный (000 т)	Доходы За тонну (US\$)
Грузовые сборы				
Нефть	6,507	2,014	4329	1.5
Зерно	75	41	84	0.9
Паром	205	89	191	1.1
Пошлина за обработку груза				
Металл	6,322	4,507	1,041	6.1
Паром, все виды металлов	137	103	22	6.2
Другие, включ. зерно	192	103		
Итого, грузовые сборы, за обработку груза	13,438	6,856	5,659	2.4
Портовые сборы	7,137	3,500	5,659	1.3
Тоннажные	1,274	589		
Причальные	425	192		
Бортовые	4,192	2,116		
Маячные	267	130		
Сборы окруж. среда	123	75		
Другие	856	397		
Другие	2,144	788		0.4
Итого	22,733	11,130	5,659	3.9

Источник: порт Актау

Таблица 5.19 Затраты и доходы по Туркменбаши, 2001

	(US\$ 000)		Груз обраб. (000 тонн)	Доходы за тонну (US\$)
	Доходы	Затраты		
Навигац. сборы	1,977	956	6,979	0.3
Портовые и причальные	4,029	1,365	6,979	0.6
За обраб.груза	888	538	6,979	0.1
- из них				
<i>РРК 1, сухогруз</i>	..	540	204	
<i>РРК 2, паром</i>	..	85	1,662	
<i>РРК 3</i>	..	0		
<i>РРК 4, нефть, ..</i>	..	33	5,113	
<i>Окарет</i>				
Паромные услуги	4	0	1,662	
Другие (а)	452	452		
	====	====		
Общие портовые сборы, исключая чартерные	7,336	2,950	6,979	1.1
	====	====		
 [исключая чартерные)	1,460	1,062		

(а) В основном, рабочие группы

Источник: порт Туркменбаши

Таблица 5.20 Затраты и доходы по Баку, 2001

	Доходы (US\$ 000)	Затраты (US\$ 000)	Груз обраб. (000 тонн)	Доходы за тонну (US\$)
Грузовые сборы по терминалам				
Нефтяной	750	475	2,619	0.29
Паромный	815	85	1,877	0.43
Груз общего назначения	145	620	64	2.26
Общие грузовые сборы	1,710	1,181	4,562	0.38
Корабельные сборы, другие	1,190	1,119	4,562	0.26
Итого	2,900	2,300	4,562	0.64

Источник: порт Баку

Таблица 5.21 Порт Актау: переменные и постоянные затраты, 2001 (включая погашения по ссудам, 2001)

	(US\$ млн)	
Постоянные затраты		
Зарплата (75%)	1.7	
Соц.страхование (75%)	0.3	
Амортизация	1.8	
Погашения по ссудам	2.5	
Другие	2.4	
Общие постоянные затраты	8.7	(78%)
Переменные затраты		
Зарплата (25%)	0.6	
Соц.страхование (25%)	0.1	
Ремонт	0.8	
Топливо	0.9	
Общие переменные затраты	2.4	(22%)
Общие затраты	11.1	(100%)

Отчет за 2001 год.

Таблица 5.22 Порт Туркменбаши: переменные и постоянные затраты, 2001 (за исключением обязательных погашений по ссудам)

	(US\$ млн)	
Постоянные затраты		
Зарплата (75%)	1.07	
Соц.страхование (75%)	0.21	
Амортизация	0.13	
Погашения по ссудам (а)		
Другие	0.63	
Общие постоянные затраты	2.04	69%
Переменные затраты		
Зарплата (25%)	0.36	
Соц.страхование (25%)	0.07	
Ремонт	0.39	
Топливо	0.10	
Общие переменные затраты	0.91	31%
Общие затраты плюс обязательные затраты по ссудам	2.95	100%

Примечание: цифры приведены из отчета за 2001 год.

Таблица 5.23 Порт Баку: переменные и постоянные затраты, 2001 (за исключением обязательных погашений по ссудам)

	(US\$ млн)	
Постоянные затраты		
Зарплата (75%)	0.62	
Соц.страхование (75%)	0.20	
Амортизация	0.36	
Погашения по ссудам (а)		
Другие	0.72	
Общие постоянные затраты	1.90	(81%)
Переменные затраты		
Зарплата (25%)	0.21	
Соц.страхование (25%)	0.06	
Ремонт	0.13	
Топливо	0.04	
Общие переменные затраты	0.44	(19%)
Общие затраты плюс обязательные затраты по ссудам	2.34	(100%)

Примечание: цифры приведены из отчета за 2001 год.

Таблица 5.25 Порт Варна: переменные и постоянные затраты, 2001

	(US\$ за тонну)	
Постоянные затраты		
Зарплата (75%)	0.42	
Соц.страхование (75%)	0.38	
Амортизация	0.20	
Погашения по ссудам (а)		
Другие	0.42	
Общие постоянные затраты	1.42	(84%)
Переменные затраты		
Зарплата (25%)	0.14	
Соц.страхование (25%)	0.13	
Ремонт		
Топливо		
Общие переменные затраты	0.27	(16%)
Общие затраты, исключая обязательные затраты по ссудам	1.69	(100%)

Примечание: цифры приведены из отчета за 2001 год.

Таблица 5.26 Порт Констанца: переменные и постоянные затраты, 2001

	(US\$ за тонну)	
Постоянные затраты		
Зарплата (75%)	0.0975	
Соц.страхование (75%)	0.125	
Амортизация	0.13	
Погашения по ссудам (а)		
Другие	0.19	
Общие постоянные затраты	0.43	(73%)
Переменные затраты		
Зарплата (25%)	0.0325	
Соц.страхование (25%)	0.0375	
Ремонт	0.07	
Топливо	0.014	
Общие переменные затраты	0.16	(27%)
Общие затраты, исключая обязательные затраты по ссудам	0.59	(100%)

Примечание: цифры приведены из отчета за 2001 год.

Таблица 5.27 Порт Батуми: переменные и постоянные затраты, 2001

	(US\$ за тонну)	
Постоянные затраты		
Зарплата (75%)	0.105	
Соц.страхование (75%)	0.033	
Амортизация	0.053	
Погашения по ссудам (а)		
Другие	0.22	
Общие постоянные затраты	0.41	(80%)
Переменные затраты		
Зарплата (25%)	0.035	
Соц.страхование (25%)	0.011	
Ремонт	0.02	
Топливо	0.03	
Общие переменные затраты	0.10	(20%)
Общие затраты, исключая обязательные затраты по ссудам	0.51	(100%)

Примечание: цифры приведены из отчета за 2001 год.

Таблица 5.28 Порт Потти: переменные и постоянные затраты, 2001

	(US\$ за тонну)	
Постоянные затраты		
Зарплата (75%)	0.61	
Соц.страхование (75%)	0.17	
Амортизация	0.97	
Погашения по ссудам (а)		
Другие	1.29	
Общие постоянные затраты	3.04	(80%)
Переменные затраты		
Зарплата (25%)	0.20	
Соц.страхование (25%)	0.06	
Ремонт	0.22	
Топливо	0.29	
Общие переменные затраты	0.77	(20%)
Общие затраты, исключая обязательные затраты по ссудам	3.82	(100%)

Примечание: цифры приведены из отчета за 2001 год.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

**Таблица 10.5 Ежегодные эксплуатационные затраты на каспийский железнодорожный паром (фрахтовые операции)
(речь идет о пароме типа «Дагестан»)**

(US\$)	Новое судно	Старое судно (15 лет)
Закупочная цена (в млн \$) (a)	12	4
Срок эксплуатации судна (по годам)	25	25
Норма прибыли	12%	12%
Вместимость (жел. вагоны)	28	28
Судовая команда (фактическая) (a)	40	40
Число команд (b)	2	2
Средняя зарплата, \$ годовая	1000	1000
1.25 1.5		
0.8 1		
Топочный мазут (\$/за тонну)	100	100
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ЗАТРАТЫ (ежегодные)		
Основной капитал (проценты и погашения)	1,530,000	382,500
Судовая команда	80,000	80,000
Прожит. минимум команды	40,000	40,000
Страхование (2% стоимости)	240,000	60,000
180,000 216,000		
Топливо	197,120	221,760
Администрация	100,000	100,000
Итого	2,367,120	1,100,260
- \$/день в порту	6,576	2,662
- \$/день в море	8,496	4,822

- (a) Стоимость замены паромов типа «Дагестан» носит большей частью теоретический характер. Дело в том, что объем пассажирских перевозок падает. В этой связи существует вероятность того, что новые паромы в большей степени будут ориентироваться на перевозку грузов, и к тому же их габариты будут намного меньше. На практике, фактическая грузоподъемность паромов типа «Дагестан» составляет всего 1680 тонн плюс несколько дорожных грузовиков. Предполагаемая сумма замены парома в размере US\$ 12 млн стала результатом компромисса между стоимостью строительства нового парома типа «Дагестан» и строительства парома грузоподъемностью около 2000 тонн (28 x 60 тонн железнодорожных вагонов плюс несколько грузовиков).
- (b) Судовая команда парома CSC насчитывает, как минимум, 40 человек, причем их число может быть и меньше.
- (c) Две команды на судно. Компромисс на основе учета международной практики, когда на пароме, задействованных для плавания на короткие расстояния, трудятся 2-3 команды в течение 24 часов, и текущей практикой, когда наиболее эффективные результаты достигаются при использовании 2 команд на судно.
- (d) Однако, на практике суда передвигаются с меньшей скоростью в целях экономии затрат.
- (e) Хотя суда должны работать на дизельном топливе, на практике применяется топочный мазут, который дешевле.
- (f) В 2001 году 8 паромов совершили в среднем 88 рейсов в оба конца (среднее время рейса, включая простой, составило 4,1 суток). Топливные затраты на судно исчислялись на основе 14 часов плавания в обоих направлениях при скорости ниже расчетной.

Примечание: второстепенные портовые затраты, например, заправка топливом и т.д., в Таблице не отражены.

Таблица 10.6 Сопоставление постоянных и переменных затрат по каспийскому железнодорожному парому типа «Дагестан» (US\$)

	Новое судно	Старое судно (15 лет)	
ПОСТОЯННЫЕ ЗАТРАТЫ			
Основной капитал (проценты и погашения)	1,530,000	382,500	
Судовая команда	80,000	80,000	
Прожит.минимум команды	40,000	40,000	
Страхование (2% стоимости)	240,000	60,000	
Обслуживание и ремонт	54,000	64,800	(a)
Топливо	0	0	
Администрация	30,000	30,000	(b)
Total	1,974,000	657,300	
- \$/день, включая топливо	5,982	1,992	
ПЕРЕМЕННЫЕ ЗАТРАТЫ			
Основной капитал (проценты и погашения)	0	0	
Судовая команда	0	0	
Прожит.минимум судовой команды	0	0	
Страхование (2% стоимости)	0	0	
Обслуживание и ремонт	126,000	151,200	(a)
Топливо	197,120	221,760	
Администрация	70,000	70,000	(b)
Итого	393,120	442,960	
- \$/день, включая топливо	1,191	1,342	
ОБЩИЕ ПОСТОЯННЫЕ+ ПЕРЕМЕННЫЕ	2,367,120	1,100,260	
<i>Переменные в % к общим затратам</i>	17%	40%	

(a) 70% переменных на обслуживание
(b) 70% переменных на административные

Примечание: портовые затраты в Таблице не отражены

Таблица 10.7 Эксплуатационные затраты по каспийским нефтяным танкерам (US\$)

Грузоподъемность, дедвейт	5,000	10,000
Скорость в узлах	11	13
Закупочная цена, новая (\$ млн)	6.0	9.1
Срок эксплуатации судна, годы	25	25
Норма прибыли	12%	12%
Судовая команда	15	18
Число команд	3	3
Средняя зарплата, \$ год	1000	1000
в		
Потребление топлива, тонна/час в море	0.30	0.64
Стоимость топочного мазута (газойль, \$/тонна)	180	180
ЕЖЕГОДНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ЗАТРАТЫ		
Основной капитал (проценты и погашения)	765,000	1,159,523
Судовая команда	45,000	54,000
Прожит.минимум команды	----	---
Страхование (2% стоимости)	120,000	181,886
Обслуживание и ремонт (1.5% стоимости нового судна)	90,000	136,414
Топливо(а)	194,400	411,543
Администрация	50,000	50,000
Итого, ежегодно	1,264,400	1,993,367
- \$/день в порту	3,242	6,041
- \$/день в море	4,538	8,784

(а) Предположительно 300 рабочих дней в году, поровну в море и порту.

Примечание: портовые затраты в Таблице не отражены

Таблица 10.8 Постоянные и переменные затраты по каспийским нефтяным танкерам (US\$)**ПОСТОЯННЫЕ
ЗАТРАТЫ**

Основной капитал (проценты и погашения)	765,000	1,159,523	
Судовая команда	45,000	54,000	
Прожит.минимум команды	---	---	
Страхование (2% стоимости)	120,000	181,886	
Обслуживание и ремонт (1.5% новой стоимости)	27,000	40,924	(a)
Топли во	0	0	
Администрация	15,000	15,000	(b)
Итого, ежегодно	972,000	1,451,333	
- \$/день в порту	2,945	4,398	

**ПЕРЕМЕННЫЕ
ЗАТРАТЫ**

Основной капитал (процент и погашения)	0	0	
Судовая команда	0	0	
Прожит.минимум команды			
Страхование (2% стоимости)	0	0	
Обслуживание и ремонт (1.5% новой стоимости)	63,000	95,490	(a)
Топливо	194,400	411,543	
Администрация	35,000	35,000	(b)
Итого, ежегодно	292,400	542,033	
- \$/день в порту	886	1,643	

**ОБЩИЕ ПОСТОЯННЫЕ И
ПЕРЕМЕННЫЕ ЗАТРАТЫ**

<i>Переменные в % к общим затратам</i>	23%	27%	
--	------------	------------	--

(a) 70% переменных затрат на обслуживание

(b) 70% переменных затрат на администрирование

Таблица 10.10 Затраты на нефтеперевозки между Казахстаном и Баку (в US\$)

Грузоподъемность судна, 5,000 дедвейт	5,000	10,000
Актау-Баку		
Расстояние в морских милях	250	250
Скорость в узлах	11	13
Затраты на пребывание судна (\$/день):		
в порту (a)	3,242	6,041
в море (b)	4,538	8,784
ВРЕМЯ НА ПРОЕЗД В ОБА КОНЦА		
КОНЦА		
Кол-во дней в море, включая обратный путь	1.89	1.60
Время простоя	0.11	0.40
Кол-во дней в порту (1 на погрузки)		2
(1 на 1 разгрузку)		
ПРОЕЗД В ОБА КОНЦА, кол-во дней	4	4
ЗАТРАТЫ НА ПРОЕЗД В ОБА КОНЦА		
Время пребывания судна в море	8,595	14,077
Время пребывания судна в порту	6,829	14,482
Общие затраты на проезд в оба конца	15,424	28,559
Перевезено в тоннах	5,000	10,000
Затраты, \$ /тонна	3.1	2.9

(a) См. Таблица 10.7

(b) См. Таблица 10.7

ПРОИЛОЖЕНИЕ VI

Таблица 11.1 Рентабельность перевозок по основным портам Каспийского и Черного морей, 2001 (в US\$ млн)

Каспийское море

	Актау	Туркменбаши	Баку
Доходы	22.7	7.3	2.9
Расходы	11.1	2.9	2.3
Сальдо	11.6	4.4	0.6

Черное море

	Варна	Констанца	Одесса	Ильичевск	Батуми	Поти	
Доходы	15.6	27.2	107.4	68.0.	12.3	16.2	
Расходы	9.9	19.8	54.5	68.0.	4.3	13.2	
Сальдо	5.7	7.4	52.9	0	8.0	3.0	

Источник: портовые отчеты

В Таблице 11.2 показано снижение расценок, необходимое для того, чтобы привести их в соответствие со **средними** или **общими** затратами. В частности, прослеживается уменьшение тарифов в процентах для приведения их в соответствие с затратами, указанными в отчете за 2001 год (без каких-либо излишков), и покрытия:

- Более реалистических налоговых скидок
- Более реалистических эксплуатационных затрат
- Погашений и процентов по ссудам ЕБРР

Как видно, практически все порты могли бы снизить свои тарифы, если бы им удалось покрыть средние затраты, указанные в отчете за 2001 год. Если говорить о каспийских портах, лишь порт Актау в состоянии снизить тарифы при наличии более реалистических скидок с учетом погашений по ссудам и эксплуатационных затрат.

Таблица 11.2 Изменения, необходимые для приведения тарифов в соответствие со средними и общими затратами, 2001

	Затраты, указанные в отчете за 2001 год, без учета прибылей	Затраты плюс
		а. будущие погашения по ссудам б. более реалистические налоговые скидки в. более реалистические эксплуатационные затраты - плюс 20% роста объема груза (а)
Туркменбаши	-60%	-9%
Актау	-51%	-58%
Баку	-21%	+42%
Варна	-37%	Отсут.
Констанца	-27%	Отсут.
Одесса	-49%	Отсут.
Ильичевск	-0%	Отсут.
Поти	-19%	Отсут.
Батуми	-65%	Отсут.

(а) Указанные цифры носят приблизительный характер.¹

Однако, основу транзитных тарифов должны составлять **не средние, а переменные затраты** на обработку дополнительной тонны груза плюс разумные прибыли.

Переменные затраты формируются главным образом из энергии/топлива, поставок и незначительной части зарплаты. Эти затраты исчисляются по каждой дополнительной тонне груза.

Напротив, постоянные затраты формируются в основном из фонда зарплаты, погашений по ссудам, страхования и амортизации. Эти затраты остаются неизменными независимо от обработки дополнительных объемов груза.

Анализ отчетов по каспийским портам показывает, что **переменные** затраты составляли лишь 19-31% общих затрат в 2001 году (см. Таблицу 11.3), в то время как на **постоянные** приходились оставшиеся 69-81%. Однако, указанные в отчетах переменные затраты составляют всего лишь **10-15% общих доходов.**

¹ В проекте не ставится цель провести детальный анализ тарифов с учетом затрат по каждому из портов TRACECA. Важно получить четкое представление о возможном применении скидок в коридоре TRACECA в широком смысле слова.

Таблица 11.3 Переменные затраты в % к общим затратам и доходам в каспийских и черноморских портах

	На основе отчетов за 2001год	На основе отчетов за 2001 год с поправками
(а)		
ПЕРЕМЕННЫЕ ЗАТРАТЫ В % К ОБЩИМ ЗАТРАТАМ		
Актау	22%	23%
Туркменбаши	31%	14%
Баку	19%	13 %
Варна	16 %	Отсут.
Констанца	27 %	Отсут.
Одесса	Отсут.	Отсут.
Ильичевск	Отсут.	Отсут.
Батуми	20 %	Отсут.
Поти	20 %	Отсут.

ПЕРЕМЕННЫЕ ЗАТРАТЫ В % К ОБЩИМ ДОХОДАМ

Актау	11%	10%
Туркменбаши	12%	12%
Баку	15%	15%
Бургас	Отсут.	
Варна	10 %	Отсут.
Констанца	20 %	Отсут.
Одесса	Отсут.	Отсут.
Ильичевск	Отсут.	Отсут.
Батуми	7%	Отсут.
Поти	16 %	Отсут.

(а) С учетом

- Более реалистических амортизационных отчислений
- Более реалистических эксплуатационных затрат
- Включения погашений и процентов в ссуду ЕБРР

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

ПОРТЫ МОЛДОВЫ

РЕНИ

В 2002 году в порту Рени было обработано 1.3 млн тонн груза при проектной мощности в 15 млн тонн.

В 2001 году доходы порта составили US\$3.8 млн, что эквивалентно US\$3 за тонну; затраты составили в общей сложности US\$5.1 млн, что эквивалентно US\$4 за тонну.

Избыток рабочей силы составил 1,900 человек, что является самым высоким показателем среди всех проанализированных портов (избыток рабочей силы характерен также и для Поти и Ильичевска, однако, в порту Рени этот показатель вдвое выше)

ГУРГУЛЕШТИ

Порт Гургулешти располагает нефтяным терминалом пропускной способностью в 2.1 млн тонн, а также пассажирским терминалом пропускной способностью в 500,000 тонн груза в контейнерах, однако, в настоящее время обработка грузов не производится.

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

Необходимость снижения затрат

В настоящем приложении речь идет об уровне затрат в портах TRACECA, обосновывается необходимость их снижения.

1 ТЕКУЩИЕ ЗАТРАТЫ

Текущие затраты в каспийских портах относительно низкие по международным стандартам, колеблются в пределах US\$0.5 и US\$1.9 за тонну обработанного груза. Однако, в черноморских портах эти затраты достаточно высокие, особенно в портах Ильичевска и Поти. В 2001 году средние затраты на тонну обработанного груза составляли:

(Затраты, US\$/тонна, включая амортизацию)

Баку	0.5
Туркменбаши	0.4
Актау	1.9 (a)
Варна	1.7
Одесса	1.9
Батуми	0.5
Поти	3.8
Ильичевск	5.1
Рени (Молдова)	4.0
Констанца	0.6 (b)

(a) В порту Актау, в отличие от других портов, стали уже погашать ссуды ЕБРР

(b) В порту Констанца затраты на обработку груза не учитываются, так как груз частный.

Указанные затраты намного ниже, применяемых во всем мире: около US\$10 за тонну контейнерного груза, от US\$3 до US\$5 за сухой груз внавалку и от US\$1 до US\$2 за жидкий груз внавалку.

Тремя основными типами затрат по большинству портов TRACECA являются зарплата, амортизация и погашения по ссудам (включая проценты).

(a) Зарботная плата

Затраты на зарплату в большинстве портов TRACECA являются достаточно низкими по международным стандартам. Основной причиной этого является то обстоятельство, что хотя число персонала в большинстве портов превышает норму, зарплаты низкие и колеблются от \$1,000 до \$7,000 в год. Соответственно, затраты на зарплату за тонну обработанного груза также низкие – в основном от US\$0.20 до US\$0.50 за тонну обработанного груза (см. Таблица AII.1). Среди портов с высокими затратами на зарплату необходимо

упомануть Ильичевск, Одессу и Поти, в которых избыток рабочей силы особенно высок.

Иллюстрацией к снижению уровня занятости служат статистические данные Великобритании. В 1960 году до внедрения механизации (посредством контейнеризации и обработки внавалку), в Великобритании насчитывалось 65,000 докеров. В начале 1990гг. Этот показатель снизился до 10,000, невзирая на ощутимое увеличение объема грузооборота. В 2001 году в одном порту Ильичевска работали более 10,000 человек.

Таблица АII.1 Занятость и зарплата в портах TRACECA, 2001

	Персонал	Зарплата	Средняя	Обраб.	Затраты	Число
		2001	Зарплата	Груз	на зарплату	персонала
	(число)	(\$mn)	(000 \$)	2001	за тонну	За
				(000 тонн)	(\$)	Мп тонн
Баку	850	1.1	1.29	4,562	0.24	186
Туркменбаши	930	2.4	2.58	6,979	0.34	133
Актау	400	2.7	6.75	5,659	0.48	71
Варна	1,719	3.2	1.86	7,429	0.43	231
Констанца (а)	1,100	4.2	3.82	33,762	0.12	33(а)
Батуми	1,400	1.8	1.29	8,395	0.21	167
Поти	2,754	2.8	1.02	3,441	0.81	800
Ильичевск	10,500	23.5	2,238	13,335	1.76	787
Одесса	6,278	25.6	4,077.	29,340	0.88	214
Рени (Молдова)	1,900			1,276		1,490

(а) Занятость и общий уровень зарплат особенно низкие в Констанца. Дело в том, что к портовому персоналу не относятся лица, занимающиеся обработкой груза и используемые частными компаниями. Практически весь персонал, занятый обработкой грузов в других портах, является персоналом порта.

Источник: отчеты портов

(b) Амортизационные отчисления

Амортизационные отчисления низкие в большинстве портов. Основная причина заключается в том, что активы оцениваются ниже действительной стоимости. Единственным каспийским портом, в котором они оцениваются на реалистическом уровне, является Актау. Однако, и здесь амортизационные отчисления не слишком высокие, составляя всего лишь US\$0.32 за тонну обработанного груза.

Таблица АII.2 Амортизация за тонну груза, обработанного в портах TRACECA

	Амортизация ясогласно отчетам	Обраб. Груз	Амортизация
		2001	За тонну
	(\$ mn)	(mn тонн)	(\$)
Баку	0.36	4,562	0.08
Туркменбаши	0.13	6,979	0.02
Актау	1.79	5,659	0.32
Варна	1.19	7,429	0.16
Констанца	4.58	33,762	0.14
Батуми	0.45	8,395	0.05
Поти	3.36	3,441	0.98
Ильичевск	4.72	13,335	0.35
Одесса	2.72	29,340	0.09

Источник: отчеты портов

Во всяком случае, амортизация не составляет реалистическую затрату. Преследует две цели:

1. Создание фонда будущего замещения текущих активов по мере истечения срока их службы. На практике самые дорогостоящие активы применяются в портах, причалах, дноуглубительных каналах и волнорезах. Соответственно, лишь половину амортизационных отчислений следует рассматривать как реальную стоимость.
2. Амортизация служит своего рода инструментом для снижения задолженностей по налоговым платежам.

(с) Погашения и проценты по ссудам

В портах TRACECA погашения и проценты по ссудам при инвестировании носят относительно ограниченный характер. Большая часть портов приобрела свои активы на беззатратной основе при распаде Советского Союза. Более того, с тех пор особо крупных вложений произведено не было, так как спад в грузоперевозках отразился на производительности. Однако, в ближайшие десять лет погашения и проценты по ссудам в ряде портов TRACECA могут составить большую часть общих затрат, в особенности это касается каспийских портов.

(d) Заключение

Текущие затраты по большинству портов TRACECA низкие. Сказанное относится к трем основным типам затрат – вложенный труд, амортизацию и проценты, включая погашения. Затраты на рабочую силу низкие, так как уровни зарплаты намного ниже международных стандартов; амортизация также низкая, так как активы обычно оцениваются ниже действительной стоимости; кроме того,

большинство портов, как отмечалось выше, получили свои активы на беззатратной основе после распада Советского Союза.

Исключение составляют черноморские порты Ильичевск, Поти и Рени с их избытком персонала.

3. БУДУЩИЕ ЗАТРАТЫ

Однако, в будущем затраты будут носить, как предполагается, более проблематичный характер. Если бы в отчетах указывались более реалистические амортизационные отчисления, эксплуатационные затраты и погашения и проценты по ссудам ЕБРР, в этом случае общие затраты возросли бы (более подробно см. Раздел 5):

- Большая часть доходов портов, в частности, каспийских, обеспечивается за счет нефтеперевозок, подвергающихся риску вследствие перевозок через трубопроводы;
- За последние два года российское правительство приступило к защите своих портов. В наибольшей степени пострадали порты Актау и Ильичевск после того, как российская сталь стала перевозиться транзитом через российские порты вследствие манипулирования железнодорожными тарифами.

Соответственно, рентабельность может снизиться. В этом случае не следует делать акцент на снижении затрат, которые и так низкие. В первую очередь, необходимо повысить качество услуг, проводить более гибкую ценовую политику, осуществить, в среднесрочной перспективе, реформирование отрасли.

Стратегия будущего развития портов TRACECA

Если руководство каспийских и черноморских портов действительно стремится достичь международных стандартов в своей деятельности, заинтересованным структурам необходимо позаботиться о проведении реформ в отрасли. В портах TRACECA следует осуществить реформы, которые принесли успех другим странам. Практически все порты TRACECA контролируются государством, поэтому качество оказываемых услуг невысокое, подходы к запросам клиентов не отличаются особой гибкостью.

В настоящее время портовая администрация различных стран мира стремится избавиться от госмонополии, внедрять принципы конкуренции там, где это возможно. Меры в этом направлении включают приватизацию, снятие ограничений на въезд, вложение инвестиций, применение соответствующих тарифов, решение проблемы избытка рабочей силы. Существует мнение о том, что на портовую администрацию следует возложить функции своего рода «лнедлордов», при этом проведением операций должны заниматься частные компании в условиях жесткой конкурентной борьбы. Иллюстрацией к сказанному может служить деятельность порта Констанца.

Однако, порты TRACECA к проведению этих реформ еще не готовы по трем основным причинам:

1. Возможности портов увеличить объем грузооборота ограничены. Железные дороги, занятые перевозкой грузов в/из портов, принадлежат государству, функционируют неэффективно, в то время как автомобильный транспорт, управляемый частными структурами и столь распространенный в большинстве западных странах, ставит во главу угла коммерческие интересы. Однако, указанный вид перевозок не получил достаточного распространения в странах TRACECA.
2. Осуществлению перевозок в регионе препятствуют такие факторы, как необоснованные задержки на пограничных постах, коррупция на таможне, транзитные сборы, нелегальные поборы.
3. Экономика стран TRACECA, особенно тех, которые расположены а востоку от Каспия, развивается крайне медленными темпами. Фактически, за исключением нефтяного сектора, другие отрасли простаивают.

В плане сказанного в настоящее время было бы преждевременно проводить широкомасштабную приватизацию. Поэтому внедрение конкурентных принципов на практике представляется нереальным. В то же время госмонополию и отсутствие конкуренции следует признать факторами, тормозящими развитие рынка услуг.

Заключение

В настоящее время уровни затрат в большинстве портов TRACECA не представляют серьезной проблемы. Акцент должен быть сделан не на снижении затрат, а на улучшении качества оказываемых услуг, более гибкой ценовой политике. В среднесрочной перспективе главным представляется проведение реформ в отрасли (в частности, приватизация, внедрение принципов конкуренции, отведение портовой администрации роли «лендлордов»).

ПРИЛОЖЕНИЕ IX

ДОЛГОСРОЧНАЯ ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА

В проекте упор сделан на формировании цен на судоходные услуги в сфере **транзитных перевозок** TRACECA. Основная задача Технического Задания – модификация тарифов в целях превращения транзитных маршрутов TRACECA в коммерчески привлекательные проекты. При этом рекомендуемые модификации должны исходить из фактических затрат на обработку дополнительного груза. Указанные затраты относятся к типу краткосрочных маргинальных затрат.

Уровень краткосрочных маргинальных затрат низкий ввиду того, что порты располагают большими избыточными мощностями. Иными словами, затраты на обработку дополнительного груза ограничиваются маргинальными эксплуатационными затратами на ближайшие несколько лет. До тех пор пока тарифы TRACECA выше краткосрочных затрат, прибыли извлекаются за счет дополнительных транзитных перевозок.

Однако, в долгосрочной перспективе избыточные мощности рано или поздно исчерпают себя. Иными словами, потребуются дополнительные вложения и персонал для обработки дополнительного груза. Кроме того, потребуется повысить тарифы для покрытия затрат на эти меры.

Если бы тарифы подверглись пересмотру с учетом долгосрочных маргинальных затрат, отмеченных в текущих отчетах, то в большинстве портов пришлось бы уменьшить их размеры. Это объясняется тем, что доходы намного превышают затраты, указанные в отчетах большинства портов.

Таблица AIII.1 Прибыли в портах TRACECA, 2001

	(US\$ млн)		
	Доходы	Затраты, включая Амортизацию	Прибыли
Актау	22.7	11.1	11.6
Туркменбаши	7.3	2.9	4.4
Баку	2.9	2.3	0.6
Варна	15.6	9.9	5.7
Констанца	27.2	19.8	7.4
Батуми	12.3	4.3	8.0
Поти	16.2	13.2	3.0
Одесса	107.4	54.5	52.9
Ильичевск	68.0	68.0	0

Источник: портовые отчеты

Ниже приводится Таблица с показателями за 2001 год с указанием снижения размеров тарифов для приведения их в соответствие с затратами:

Таблица АIII.2 СНИЖЕНИЕ ТАРИФОВ, НЕОБХОДИМОЕ ДЛЯ ПРИВЕДЕНИЯ ТАРИФОВ В СООТВЕТСТВИЕ С ЗАТРАТАМИ

А: НА ОСНОВЕ ТЕКУЩИХ ОТЧЕТОВ

	Затраты	Снижение, необходимое для приведения тарифов в соответствие с затратами
	В	
	%	
	к доходам	
Актау	49%	51%
Туркменбаши	40%	60%
Баку	79%	21%
Варна	63%	37%
Констанца	73%	27%
Батуми	35%	65%
Поти	81%	19%
Одесса	95%	5%

Однако, в текущих отчетах действительная стоимость затрат занижена (более подробно см. Раздел 5).

Если бы отчеты отражали реальную амортизацию и эксплуатационные затраты, а также будущее обслуживание долгов, указанные показатели оказались бы намного выше. В Таблице АIII.3 показана последовательность снижения размеров тарифов, необходимого для приведения их в соответствие с затратами после внесения поправок на более реалистические уровни, чем это показано в отчете за 2001 год.

Как видно, в одном случае тарифы должны быть снижены, в другом - повышены.

ТАБЛИЦА АIII.3 СНИЖЕНИЕ ТАРИФОВ, НЕОБХОДИМОЕ ДЛЯ ПРИВЕДЕНИЯ ИХ В СООТВЕТСТВИЕ С ЗАТРАТАМИ

В: НА ОСНОВЕ БОЛЕЕ РЕАЛИСТИЧЕСКИХ ЗАТРАТ, ЧЕМ ЭТО ПОКАЗАНО В ТЕКУЩИХ ОТЧЕТАХ

В последнее время в ряде стран TRACECA осуществлены исследования по пересмотру тарифных расценок. В Разделе 2.2 приводятся соответствующие показатели. Однако, не все рекомендации реализованы на практике.

В рамки настоящего исследования не входит задача проведения анализа тарифов на основе учета затрат по портам TRACECA. Необходим учет двух факторов:

- Детальная переоценка активов по всем портам. В настоящее время показатели портов характеризуются в большей степени капиталоемкостью, чем трудоемкостью; соответственно, преобладают инвестиционные затраты.
- Надежные прогнозы по перевозкам. Ключевым фактором подсчета оптимальных тарифов является деление установленных затрат по прогнозируемому объему перевозок. Однако, в настоящее время объемы перевозок весьма сложно прогнозировать ввиду неопределенности ситуации вокруг нефтеперевозок и российского протекционизма в вопросе защиты национальных портов.

Существуют две проблемы ценообразования с учетом долгосрочных маргинальных затрат. Первая проблема связана с тем, что на практике понадобится значительно снизить тарифы, так как доходы большинства портов в 2001 году намного превышали затраты. Вторая проблема состоит в том, что тарифы применяются ко всем перевозкам, а не только к транзитным. В Техническом Задании это не отражено. Данный вопрос затрагивался в предложении по Разделу III.3.2.2: "Транзитные перевозки часто составляют лишь небольшую часть общих перевозок. Поэтому порты вправе вносить изменения в ценовую политику в целях защиты своих интересов." Следовательно, упор необходимо делать на скидках, исходя из текущих тарифов по транзитным перевозкам.

Заключение

- В краткосрочной/среднесрочной перспективе транзитные тарифы TRACECA должны исходить из краткосрочных маргинальных затрат с использованием избыточных мощностей при условии незначительных затрат.
- Однако, в долгосрочной перспективе, портовые тарифы по транзитным перевозкам, а также импортно/экспортному грузообороту должны основываться на долгосрочных маргинальных затратах плюс стандартная прибыль.
- В настоящем исследовании не ставится задача разработки долгосрочной тарифной политики по всем типам перевозок.
- Если бы сегодня применялись тарифы, основанные на учете затрат, их следовало снизить.
- Однако, в текущих отчетах реальная стоимость занижена
- Были осуществлены и продолжаются исследования на основе учета затрат в портах TRACECA (см. Раздел 2).
- Отдельные из этих рекомендаций, кажется, нашли отражение на практике. Для подобного утверждения есть веское основание. Проблема состоит в том, чтобы (а) произвести детальную оценку состояния активов и (б) разработать достаточно надежные прогнозы. Однако, оценка активов потребует времени. В частности, сложно прогнозировать перевозку нефти по трубопроводам из-за растущей конкуренции, других видов грузов из-за

проводимой Россией политики, направленной на защиту интересов национальных портов.

- С учетом всех этих факторов было преждевременным переходить на реализацию ценовой политики исходя из объема производимых затрат.

ПРИЛОЖЕНИЕ X

Комментарии рабочих групп, ответы на них

В ходе проведения заседаний рабочих групп были высказаны отдельные соображения против рекомендаций, содержащихся в настоящем документе. Некоторые из этих соображений были обоснованы в большей степени, другие в меньшей.

Ниже приводятся эти соображения с соответствующими комментариями:

1. Утверждается, что снижение тарифов не играет столь важной роли, как решение проблем таможенно-пограничных процедур, коррупции. Было, в частности, отмечено, что тарифные скидки не оказывают сколь-нибудь серьезного влияния на улучшение ситуации в целом, если не решаются, в первую очередь, таможенно-пограничные и коррупционные проблемы.

Данное утверждение следует признать правильным, хотя, указанные проблемы решаются параллельно с осуществлением проекта TRACECA. В настоящем проекте упор делается на тарифы и транзитные сборы.

2. Утверждается, что проект заменит национальную политику по портовым тарифам.

Это неверно. Мы делаем упор на особых подходах к решению вопроса о транзитных перевозках в коридоре TRACECA, не выдвигаем каких-либо рекомендаций по внесению изменений в тарифы по национальному импорту или экспорту, которые составляют подавляющую статью доходов и объема портовых перевозок.

3. Утверждается, что некоторые страны (например, Украина и Грузия) планируют внести изменения в свои тарифы в течение 2003 года и что реализацию этих рекомендаций следует пока отложить.

This misses the main point of our recommendations. **All** ports change their tariffs, and do so regularly. Our recommendations are not about tariff levels for the imports and exports that account for most of the ports' traffic. They are about conceding discounts from the normal tariffs, whatever their levels, to attract more of the transit traffic that are currently avoiding the TRACECA ports and using other routes

4. Утверждается, что целесообразно применять одинаковые проценты на скидки при железнодорожных и морских перевозках.

Экономическая основа подобного утверждения достаточно шаткая. Предлагаемые нами скидки основаны на краткосрочных переменных затратах (маргинальные затраты), различаясь в зависимости от типа транспорта. Они различны для портов, судоходных линий и железных дорог.

5. Высказывается мнение о том, чтобы во всех портах взимались одинаковые пошлины за оказание аналогичных услуг.

Цель настоящего проекта заключается в том, чтобы представить такие тарифы по транзитным перевозкам TRACECA, которые отражали бы затраты в зависимости от типа порта. Дело в том, что затраты по инвестициям в этих портах характеризуются различиями в затратах на проведение дноуглубительных и волнорезных работ, эксплуатационных затратах, численности персонала, затратах на зарплату (так, цифры по Актау превышают аналогичные показатели по Туркменбаши в 4 раза), объеме перевозок и т. д. Объем перевозок на единицу причала можно было бы признать надлежащим, если бы порты были приспособлены для осуществления текущих перевозок. Однако, на деле, они предназначены для иного рода перевозок в пределах СНГ, тем самым делая связь между причальными затратами и уровнем фактических перевозок делом случая.



Unified Policy on Transit Fees and Tariffs
Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам



Рабочий документ:

ПОРТОВЫЕ И СУДОХОДНЫЕ ТАРИФЫ С УЧЕТОМ ЗАТРАТ



АНАЛИЗ И РЕКОМЕНДАЦИИ



Рабочий документ**ПОРТОВЫЕ И СУДОХОДНЫЕ ТАРИФЫ С УЧЕТОМ ЗАТРАТ****АНАЛИЗ И РЕКОМЕНДАЦИИ**

СО Д Е Р Ж А Н И Е

В В Е Д Е Н И Е	3
1. КРАТКОЕ РЕЗЮМЕ И РЕКОМЕНДАЦИИ	4
1.1 Порты	4
1.2 Морские перевозки.....	6
2. ПОРТОВЫЕ ТАРИФЫ TRACECA: ТЕКУЩАЯ ПРАКТИКА.....	8
2.1 Текущие тарифы	8
2.2 Подходы к установлению тарифов.....	8
2.3 Структура текущих тарифов в портах TRACECA.....	10
2.4 Сопоставление тарифов TRACECA и международных тарифов.....	10
3. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ И РЕГУЛИРУЮЩИЕ АСПЕКТЫ	11
3.1 Роль государственного и частного секторов	11
3.2 Регулирование тарифов.....	12
3.3 Скидки	13
4. ОБЪЕМЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ПОРТАХ TRACECA.....	15
4.1 Общие грузоперевозки	15
4.2 Текущие транзитные перевозки.....	17
4.3 Потенциальные транзитные перевозки.....	21
4.4 Оценка потенциальных объемов контейнерных перевозок между Европой и странами TRACECA.....	22
5. ЗАТРАТЫ И ДОХОДЫ	23
5.1 Доходы портов.....	23
5.2 Затраты на портовые услуги	25
5.3 Рентабельность.....	27
5.4 Разбивка затрат по основным пунктам.....	28
5.5 Затратные поправки для покрытия более реалистической амортизации на обслуживание и погашение по ссудам	32
5.6 Снижения, необходимые для того, чтобы привести тарифы в соответствии со средними/одными затратами.....	32
5.7 Сопоставление доходов и затрат по отдельным видам услуг	33
5.8 Переменные затраты на основные виды услуг	33
6. ЛЬГОТНОЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ.....	35
7. ИЗБЫТОЧНЫЕ МОЩНОСТИ: РЕКОМЕНДАЦИИ	36
8. ВНЕТАРИФНЫЕ ПРЕГРАДЫ ПРИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ TRACECA	40
9. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО СУДОХОДСТВУ	43
9.1 Каспийское Морское Пароходство	43
9.2 Туркменские Судоходные Линии (ТСЛ)	53
9.3 Украинские паромы	55

ВВЕДЕНИЕ

Настоящий рабочий документ составлен на основании данных на конец 2002 года. Представляет собой расширенную версию «Предварительного анализа и рекомендаций» в рамках проекта ЕПТРТ, сентябрь 2002 года.

В документе обобщены взгляды и комментарии представителей стран TRACECA, материалы встречи рабочей группы, проводившейся в Баку в октябре 2002 года.

Кроме того, в документе нашли отражение дополнительные сведения, полученные черноморских портов.

Некоторые вопросы остались невыясненными, и в оставшееся время консультант совместно с национальными рабочими группами попытаются решить все проблемы. Необходимо отметить, что анализ имеющихся данных позволяет сделать предварительные выводы об уровне тарифов с учетом затрат для последующего применения при транзитных перевозках в коридоре TRACECA.

В настоящее время документ распространяется среди всех национальных рабочих групп, действующих под руководством Национального Секретаря каждой из стран-участниц, для последующего изучения и конструктивных комментариев к нему до публикации окончательной версии документа.

Проект ЕПТРТ январь 2003 г.

1. Краткое резюме и рекомендации

1.1 Порты

Тарифы, применяемые в портах TRACECA, признаются консультантом соответствующими международным тарифным ставкам, за небольшим исключением; однако в большинстве портов TRACECA обработка транзитных грузов ведется в недостаточно большом объеме, за исключением нефтегрузов. По всей видимости, было бы целесообразным внедрить льготные скидки, применение которых позволило бы стимулировать новый транзитный грузопоток, как это имеет место в ряде стран.

Проведенный нами анализ позволил выявить 2 ключевых условия для эффективного применения тарифов с учетом затрат:

- В главных портах TRACECA имеются избыточные мощности. Задействование этих мощностей позволяло в прошлом производить обработку гораздо больших объемов груза (практически в 2 раза выше нынешних объемов).
- Переменные затраты на обработку дополнительных грузов низкие.

Поэтому, как говорится, терять нечего, зато можно приобрести немало за счет применения льготных транзитных тарифов по новому грузопотоку в коридоре TRACECA. Сказанное справедливо для большинства портов.

В настоящее время финансовое положение портов удовлетворительное, что позволяет им смело экспериментировать с применением льготных тарифов. Все 3 основных Каспийских порта извлекают немалый уровень прибылей, особенно это стало заметно после кризиса середины 1990 гг. Более того, наблюдается рост прибылей практически со всех видов отдельных услуг и грузоперевозок.

В настоящее время около 10 млн. тонн нефти перевозится по железнодорожным транзитным маршрутам через Каспийское море в Батуми, Грузия.

Однако, финансовое положение Каспийских портов в будущем может пошатнуться. Дело в том, что объем нефтеперевозок в большей степени зависит от прокладки новых трубопроводов, реализация которых ожидается в ближайшие несколько лет. Достаточно в этой связи упомянуть о трубопроводе Тенгиз-Новороссийск (30 млн. тонн) и Баку-Тбилиси-Джейхан (60 млн. тонн). Сроки завершения прокладки этих трубопроводов пока неизвестны, однако в любом случае судоходные и железнодорожные компании не могут игнорировать экономическую выгоду, которую приобретут нефтяные компании, пользующиеся этими трубопроводами.

На доходы портов также влияет то обстоятельство, что Россия принимает меры по защите объемов грузов, перевозимых через её порты. В результате осуществленных Россией соответствующих мероприятий пострадали отдельные порты и в наибольшей степени Каспийский порт Актау. Это произошло после того как через российские порты стали осуществляться транзитные перевозки

российской стали в результате преднамеренной манипуляции российскими железнодорожными тарифами.

Следует помнить о том, что в ближайшее десятилетие всем каспийским портом предстоит погасить ссуды ЕБРР, выделенные для их развития. Поэтому можно предположить, что в ближайшие несколько лет финансовое положение этих портов ухудшится.

В свете сказанного, каспийским портам следует незамедлительно усилить дополнительный грузопоток в целях повышения доходов и тем самым обеспечить защиту от неизбежных угроз.

В аналогичном положении находятся черноморские порты Поти и Батуми, расположенные на восточном побережье. В настоящее время они получают достаточный объем прибылей, но в тоже время находятся в большой зависимости от объема нефтеперевозок, других факторов. Руководству этих портов также следует позаботиться о привлечении дополнительных объемов грузопотока через коридор TRACECA с задействованием избыточных мощностей. Подобно Бакинскому порту грузинские порты практически полностью охвачены общим грузопотоком TRACECA.

Черноморские порты, расположенные на западном побережье - Варна, Бургас, Констанца, Ильичевск и Одесса находятся в несколько ином положении. Объем грузообработки в рамках TRACECA очень низкий, даже при повышении его уровня он будет составлять весьма незначительную часть общего грузопотока. Более того, эти порты не играют столь важную роль в коридоре TRACECA в том смысле, что грузы можно перевозить в/из Европы через грузинские порты, игнорируя болгарские, румынские и украинские железные дороги, а затем осуществить перевозку груза по Черному морю на пароме. Однако, эти порты также могут воспользоваться преимуществами, которыми пользуются каспийские порты с их избыточными мощностями и низкими краткосрочными переменными затратами.

Следует помнить о том, что переменные затраты неизбежно возрастут с повышением уровня зарплаты, особенно если в портах будут предприняты меры по привлечению дополнительного объема транзитных перевозок. Иными словами, если даже уровень зарплаты возрастет вдвое понадобятся дополнительные 25 американских центов на тонну в Баку, 40 центов в Туркменистане, 50 центов в Актау при сохранении текущего уровня затрат и перевозок. В черноморских портах указанные показатели составят 43 американских центов на тонну в Варне, 21 цент в Батуми, 81 цент в Поти, 87 центов в Одессе и \$ 1,76 в Ильичевске.

Из сказанного можно заключить, что тарифы по новым транзитным грузоперевозкам можно уменьшить на 2/3, но все таки сохранить рентабельность. По мнению консультанта, 50% уменьшения размеров тарифов может привести к более целесообразным излишкам.

Следует подчеркнуть следующее:

- Любое уменьшение размера тарифов может скорее привести к увеличению прибылей, а не уменьшению их с учетом того, что текущий объем транзитных перевозок низкий. Следовательно внедрение льготных тарифов на большинстве тарифов обещает получение немалых прибылей. Однако, могут быть и исключения. В частности, в 2001 году объем сухогруза и практически весь объем нефтеперевозок в рамках TRACECA составил 75 % по бакинскому порту. Кроме того, коэффициент прибыльность по бакинскому порту не столь высок, как по другим портам. Следовательно, необходимо удостовериться в том, что эластичность цен окажется выше 1,0 до дисконтирования тарифов. Если эластичность цен окажется ниже 1,0, уровень доходов будет ниже уровня общих затрат, особенно после того как будут погашены ссуды ЕБРР.
- Не рекомендуется снижение внутранзитных тарифов.
- Не рекомендуется применять одинаковые транзитные тарифы в разных портах. Это связано с различиями в уровнях зарплаты, портовой инфраструктуры, оборудования, капиталовложений, затрат на дноуглубительные работы, строительство волнорезов.

Следует отметить, что для применения предлагаемых льготных транзитных тарифов необходим испытательный срок в течение, по крайней мере, одного года.

Необходимо также отметить следующее:

- Низкие портовые тарифы не могут сами по себе выступать решающим фактором привлечения дополнительного транзитного грузопотока. Скидки должны составлять неотъемлемый компонент льготных тарифов, предлагаемых портами, железными дорогами и судоходными линиями.
- Необходимо решить также и другие не связанные с тарифами проблемы. Порты обязаны обеспечить ускоренные темпы оказания необходимых портовых услуг, в свою очередь таможенными органам следует пересмотреть свои процедуры, применяемые к опломбированным контейнерам.

1.2 Морские перевозки

Каспийское Пароходство доминирует в Каспийском море по транзитным перевозкам в коридоре TRACECA. По основным маршрутам, связывающим Баку с Туркменбаши и Актау, у Каспийского Пароходства серьезных конкурентов нет.

В 2001 году доходы Пароходства были в 50 раз выше доходов 2-ой по значимости судоходной линии Туркменбаши, которая главным образом функционирует по иранским и российским маршрутам, вне коридора TRACECA.

В 2001 году паромами было перевезено 1,2 млн. тонн груза, причем 70-80 % составили нефтеперевозки.

Перевозки сухогруза были минимальными. Что касается портов, текущий анализ показал следующее:

- На каспийских паромных перевозках имеются значительные избыточные мощности. 15 лет назад на тех же паромах перевозилось в 3 раза больше грузов.
- Переменные затраты¹ на обработку дополнительного объема груза намного ниже общих затрат. Даже в том случае когда новая партия груза требует дополнительных перевозок дополнительная оплата составляет всего лишь 40 % стоимости услуг при использовании старого судна (у которого низкие капитальные затраты) и 17 % затрат при использовании нового судна (у которого высокие капитальные затраты).

Ниже приводятся аргументы за и против тарифных скидок на паромные услуги. Два основных аргумента против снижения тарифов следующие:

Большую часть паромных грузов составляют перевозки в коридоре TRACECA.

- В целях устранения угрозы падения рентабельности необходимо удостовериться в том, что спрос на эластичность цен выше 1,0. Однако имеются веские аргументы и в пользу снижения тарифов на транзитные перевозки.
- Пользователи транзитных перевозок считают уровень паромных тарифных расценок одним из основных факторов, препятствующих использованию маршрутов TRACECA.
- Расценки по перевозкам в Каспийском море выше международных, особенно если речь идет о контейнерах. Это частично объясняется использованием паромов типа «Дагестан» для перевозки контейнеров и железнодорожных вагонов. Суда слишком крупные для текущих перевозок.
- Сопоставление данных по доходам и затратам на каспийских паромных перевозках² предполагает низкий уровень рентабельности. Согласно нашим расчетам, общие затраты ниже доходов от использования старых паромов. Что касается использования новых паромов с высокими капитальными затратами, общие затраты заметно превышают доходы. Для повышения рентабельности необходимы дополнительные грузоперевозки.

¹ Каспийские паромы, в определенной степени, находятся в положении, аналогичном бакинскому порту. Иными словами переменные затраты включают главным образом топливо, ремонт и обслуживание, часть административных расходов. Указанные затраты в значительной мере компенсируются за счет дополнительного тоннажа. Постоянные затраты на паромные услуги включают главным образом амортизацию, зарплату и страхование.

² Данные по коридору TRACECA включают не полные сведения по фактическим затратам и доходам

- Хотя большая часть паромных перевозок относится к перевозкам по коридору TRACECA, и здесь нефть составляет большую часть груза; перевозки нефти обычно не учитываются при установлении скидок TRACECA.
- Паромные тарифы составляют гораздо большую процентную часть общих транспортных затрат по маршрутам TRACECA, чем портовые тарифы. Скидки на паромные перевозки играют в данном вопросе большую роль, чем скидки на портовые тарифы.

Из сказанного можно сделать вывод о том, что применение тарифных скидок по новым транзитным перевозкам сухого груза, за исключением некоторых типов груза, будет способствовать увеличению объёмов транзитных перевозок в Каспийском море, повысит рентабельность.

Что касается Черного моря, судоходные линии которого обрабатывают грузоперевозки по коридору TRACECA, здесь можно выделить два основных типа. 1-ый тип включает международные судоходные линии, занимающиеся перевозкой грузов из Европы через Грузинские порты. Указанные линии обычно устанавливают тарифы на основе стандартных коммерческих принципов и в этом смысле представляется маловероятным применение значительных скидок по перевозкам TRACECA. 2-ой тип представляет собой паромные перевозки по Черному морю, в частности, перевозки по украинским паромным линиям, связывающим украинские и болгарские порты грузинскими. За оказание указанных услуг уже извлекается прибыль за счет отсутствия портовых расходов в соответствии с международным соглашением, заключенным между тремя странами. В то же время расценки на морские перевозки по Черному морю относительно высокие. Однако руководство украинских паромных перевозок полагает, что объём прибыли не такой уж высокий и что они не располагают избыточными мощностями, что, в конечном счете, ограничивает возможность применения скидок TRACECA.

2. ПОРТОВЫЕ ТАРИФЫ TRACECA: ТЕКУЩАЯ ПРАКТИКА

2.1 Текущие тарифы

В Приложении I показаны тарифы по основным каспийским и черноморским портам.

2.2 Подходы к установлению тарифов

Текущая практика

В странах TRACECA к тарифам обычно применяются те же подходы, которые использовались в бывшем СССР, когда их подсчитывал по формуле, разработанной Министерством Морского Флота (Совморфлот) в Москве.

Принципы, в соответствии с которыми тарифы в последнее время пересматривались, можно идентифицировать путем сопоставления с тарифами, применяемыми в соседних странах, при этом, разумеется, игнорируется такой важный фактор, как учет фактических эксплуатационных затрат.

Со времени получения независимости некоторых стран-членов TRACECA, порты стали самостоятельно устанавливать большинство тарифов даже невзирая на то, что они продолжали оставаться государственными, регулироваться им (см. Глава 3). Ввиду того, что большинство портов обладает монопольными полномочиями на осуществление своих функций, предлагаемые ими расценки подлежат утверждению центральным правительством через посредничество антимонопольных комиссий.

В течении ряда лет после распада Советского Союза доходы каспийских портов не покрывали затрат, что было связано с объёмом грузоперевозок, которые были низкими, а не с тарифами.

За последние годы давления, сказываемое в вопросе увеличения тарифов, несколько ослабло в следствии оживления интенсивности грузоперевозок (большой частью нефтеперевозок в цистернах) во всех основных каспийских портах. Рост грузоперевозок обусловил повышение объёма прибылей для всех каспийских портов (см. Глава 5).

За последнее время тарифы за перевозку грузов общего назначения в основном возросли во всех главных каспийских портах, в ряде случаев это было вызвано возросшим давлением со стороны международных банков, например ЕБРР, который потребовал увеличить расценки в порту Туркменбаши с целью погашения ссуды.

Тарифы с учетом затрат

Одной из ключевых целей Проекта является выявление фактических затрат с тем, чтобы можно было установить реалистические расценки по фактическим затратам и тем самым повысить конкурентоспособность транзитных маршрутов TRACECA. Основанный на учете затрат подход к расценкам и тарифам в целом воспринимается как заимствование положительной международной практики. Следует оговориться, что иногда фактические тарифы / расценки выступают своего рода компромиссом между подходами, основанными на учете затрат, и подходами, исходящими из учета стоимости (также известными под названием «учет спроса») или «нагрузка, которую может выдержать рынок».

Принципы формирования тарифов, основанные на учете затрат, часто применяются при покрытии краткосрочных переменных затрат. В настоящее время порты TRACECA находятся на переходном периоде, статистика указывает на наличие больших избыточных мощностей в большинстве из них. Данное обстоятельство позволяет портам применять тарифы с учетом краткосрочных переменных затрат (или маргинальных затрат) и получать прибыли с грузоперевозок.

На практике предпринимались робкие попытки строить тарифы на учете затрат, невзирая на наличие уже разработанных проектов по ценообразованию, в той или иной мере ориентированных на подходы, учитывающие эти затраты.³

³ Так, Скотт Уилсон провел соответствующие исследования в Актау (бизнес-план, 1998); Корпорейт Солушнз осуществил анализ в Туркменбаши (отчет об изучении тарифов, 1999); PWC/Тободин провел

2.3 Структура текущих тарифов в портах TRACECA

Портовые тарифы, применяемые в странах TRACECA, включают в себя пункты, перечисленные в тарифной шкале.

Применяемые на международном уровне основные тарифы выглядят следующим образом: портовые, лоиманские, буксирные, причальные сборы, за обработку груза, хранение.

Указанные виды тарифов применяются в большинстве стран TRACECA (см. Приложение I). Единственное серьезное различие состоит в том, что в некоторых из этих стран до сих пор применяются тарифы, основанные большей частью на Кубическом замере судна (длина x бимс x осадка), чем на GRT.

2.4 Сопоставление тарифов TRACECA и международных тарифов

В Приложении II (Таблица 2.1.) приводится сравнение уровня международных тарифов и тарифов TRACECA, основанные на стандартных судах, курсирующих в Каспийском и Черном морях.

Применяются два вида сборов:

а) судовые и б) за обработку груза

В каспийских и черноморских портах распространены тарифы за обработку груза, как и во всем мире.

Сравнительный анализ показывает, что тарифы в странах TRACECA вполне соответствуют международно признанным тарифам. Исключение составляют портовые сборы, применяемые к судам в черноморских портах. Будучи достаточно высокими, эти сборы играют гораздо меньшую роль, чем тарифы за обработку груза. Общий размер портовых сборов, уплаченных судами, колеблется в пределах от 40 центов до 3,0 долларов за тонну обработанного груза (см. последнюю колонку в таблице 2.1.)

В приведенном сравнении использованы лишь оригинальные тарифы. Отмечается, что в отдельных портах производятся неофициальные платежи в целях ускорения перемещения грузов, что, в свою очередь, способствует росту общей стоимости эксплуатации этих портов. Обобщение ряда данных, анализ результатов интервью с экспедиторами, агентами и т.д. показали, что хотя подобные платежи, несомненно, практикуются, особенно, если речь идет о докерах, которых приходится ублажать ради того, чтобы они побыстрее произвели обработку груза, проблему они не составляют (исключением являются санитарные сборы в грузинских портах, размеры которых очень высоки).

Портовые тарифы, применяемые к обработке нефти, этого основного груза TRACECA, можно признать низкими по международным стандартам. Размеры их

исследования в Баку (бизнес-план, 2001); канадский консультант в сотрудничестве с руководством морского транспорта в Грузии также проанализировал ситуацию тарифов (2002); германская GTZ провела исследования в Констанце (2002)

колеблются от 36 центов за тонну в порту Дубенди (Баку) до 13 в порту Туркменбаши. Лишь в порту Актау они в большей степени соответствуют международным стандартам - \$1,50 за тонну. На паромных перевозках Баку - Туркменбаши или Баку - Актау портовые тарифы за обработку железнодорожных вагонов не взимаются. Единственное исключение составляет единовременная сумма в размере \$800 за заход в Баку и \$2.800 за заход в Туркменбаши и Актау. Эта сума исчисляется в большей степени на основе портовых сборов, чем сборов за обработку груза. В бакинском порту платежи за обработку груза не взимаются. Сведения о тарифах за обработку железнодорожных вагонов в Варне и Констанце будут приведены позже.

В заключении следует отметить следующее:

- тарифы, установление за обработку груза, низкие по международным стандартам, однако, применительно к грузам, которые ещё не обработаны, они слегка выше.
- существует возможность снижения тарифных расценок за транзитные перевозки ввиду того, что предельные издержки за обработку дополнительного груза низкие.

3. Институциональные и регулирующие аспекты

3.1 Роль государственного и частного секторов

Практически все порты TRACECA принадлежат и регулируются государством. Доля частного сектора относительно низкая. В настоящее время ситуация в основных портах выглядит следующим образом:

Азербайджан:	государственная монополия (за исключением частных нефтяных причалов)
Туркменистан:	государственная монополия на всех терминалах.
Казахстан:	государственная монополия (за исключением частных нефтяных причалов)
Болгария:	государственная монополия обсуждается вопрос концессий.
Румыния:	принадлежат государству, но осуществляют частные операции в Констанце.
Грузия:	государственная монополия, однако обсуждается вопрос о приватизации осуществляемых операций. Приватизация отдельных операций уже проведена, включая терминалы по загрузке лома и нефти.
Молдова:	государственная монополия.
Турция:	государственная монополия со стороны железных дорог.

Украина: государственная монополия, однако, функционируют отдельные совместные предприятия по нефти, металлу, другие терминалы. В Одессе контейнерный терминал управляется НРС (Германия), в соответствии с контрактом на управление. К другим совместным предприятиям относятся: «Новолог» (Германия/Австрия), обработка стального груза; «Металсрусия» (сталь); «Иронимпекс» («Голдуотер, Омниа и Вестхолл Холдингз», обработка металлов, оборудования, груза внавалку); «Бруклин - Киев» (обработка сахара, зерна и металлов); «Олимпекс» (обработка стали, зерна и удобрений); «Петекса» (обработка груза общего назначения, зерна, сахара, химикатов); «Балтийская Торговая Компания» (нефть). В Ильичевске функционируют совместные предприятия на зерновых терминалах (совместно с американскими и швейцарскими компаниями, а также терминал LPG (совместно с турецким партнером.)

Исключением к вопросу о государственной монополии выступает порт Констанца, в котором вся обработка груза приватизирована. Хотя государственный сектор преобладает и государственная монополия имеет недостатки, преимущество заключается в том, что применение тарифов находится под контролем.

3.2 Регулирование тарифов

Практически все портовые тарифы регулируются центральным правительством. В большинстве случаев регулирование осуществляется посредством антимонопольной комиссии. Данный шаг следует признать разумным, так как каспийские и черноморские порты проявляют тенденцию к осуществлению монопольных полномочий. В большинстве стран TRACECA конкуренция между портами в рамках страны и за её пределами отсутствует (необходимо государственное регулирование для осуществления контроля над деятельностью частного сектора).

Регулирующие полномочия стран каспийского и ряда стран черноморского регионов выглядят следующим образом:

- Азербайджан: антимонопольный комитет.
- Туркменистан: Кабинет министров, который утверждает тарифные предложения Министерства Транспорта, которому принадлежит порт Туркменбаши и Туркменская судоходная линия
- Казахстан: антимонопольный комитет по основным тарифам. Однако правительство не устанавливает пошлины за буксировку, хранение, некоторые другие виды услуг.

- Болгария: Министерство Транспорта, которое регулирует портовые тарифы.
- Румыния: Министерство общественных Работ, Транспорта и Жилищного Строительства, которое утверждает тарифы, взимаемые портом Констанца. Однако, частные портовые компании устанавливают собственные тарифы за обработку груза.
- Грузия: Управление Морского Транспорта Грузии при министерстве транспорта.
- Украины: государственный научно-исследовательский институт «ЮЗНИИТ», который устанавливает уровни и структуру портовых тарифов. На январь 2003 года планируется внедрение новой тарифной системы. Как ожидается, общий уровень тарифов будет снижен, тарифная сетка разработана на более детальной основе в вопросе обработки грузов. Планируется, что скидки будут приостановлены из-за общего снижения уровня тарифов и что правительство будет распределять груз по портам на основе специальных квот при условии применения более повышенных тарифов в тех случаях, когда объем груза превышает установленные лимиты. Детали этого плана ещё не разработаны.

3.3 Скидки

Общее регулирование скидок

Каспийские порты располагают ограниченными возможностями регулировать тарифы для привлечения дополнительного грузопотока. Дело в том, что правительство каждой из стран каспийского региона устанавливает собственные тарифы и скидки, которые часто нарушают принятые юридические документы. В разных ортах ситуация выглядит по-разному:

- Туркменбаши: скидки не допускаются.
- Баку: допускаются скидки до 30 %.
- Актау: тарифы устанавливает правительство. Скидки подлежат утверждению. Порт Актау гарантирует ЕБРР, что в ходе переговоров о предоставлении ссуды тарифы урезаны не будут.

Черноморские порты

- Украина: до 1995 года украинским портам было разрешено производить скидки до 30 % без специального разрешения Министерства Транспорта. Однако, начиная с 1995 года, скидки были ограничены 10 %. Применение более повышенных скидок подлежало утверждению Министерством Транспорта. После ожидаемого применения сниженных тарифов в январе 2003 года скидки, возможно, предоставляться не будут.

- Вопрос о предоставлении скидок будет обсуждаться в случае обработки повышенных объемов груза в порту Бургас.

Скидки в портах TRACECA

В портах TRACECA осуществлены незначительные концессии. Так, в феврале 2002 года рабочая группа TRACECA по железным дорогам, морским портам и судоходным компаниям договорилась о следующем:

- Баку и Батуми выделить скидку в размере 20 % на контейнерные перевозки в Афганистан.
- Каспийском Морскому Пароходству выделить скидку в размере 50 % на порожние вагоны, перевозящие гуманитарную помощь и строительные материалы в Афганистан.
- Украинской Паромной Службе выделить 30 % скидку на порожние вагоны, перевозящие гуманитарную помощь строительные материалы в Афганистан.

В портовых тарифах Каспийского Морского Пароходства, господствующей судоходной линии на Каспийском море, включены скидки по всем основным 3-м портам. По паромным перевозкам в Туркменбаши и Актау (около \$2.800 за заход) и Баку (около \$800 за заход) были установлены специальные расценки. Из приведенных выше цифр очевидно, что возможности дальнейшего снижения тарифов отсутствуют. Однако, переменные затраты на проведение операций RoRo в порту крайне низкие; то же самое относится к затратам на использование труда. Наибольший уровень затрат составляют платежи по ссудам, выделенным для реконструкции паромных терминалов во всех 3-х портах.

Скидки по Каспийскому Пароходству применяются как правило к паромным операциям, которые не ограничиваются транзитными перевозками в коридоре TRACECA.

В настоящее время администрация порта Актау ведет переговоры как со своим правительством, так и правительствами других заинтересованных стран о применении специальных тарифов на два новых вида операций; а) администрация стремится привлечь дополнительные транзитные перевозки китайских товаров; б) администрация пытается убедить казахское правительство снизить портовые тарифы на перевозку стали и тем самым сохранить российские транзитные перевозки в Иран. Сказанное выше не относится к транзитным перевозкам в коридоре TRACECA.

Наконец на железнодорожном пароме,⁴ функционирующем между Констанца и Батуми, применяются скидки на портовые тарифы в следующем размере:

⁴ Паромная служба приступила к оказанию соответствующих услуг в 1997 году с заходами в порты Констанца, Поти и Батуми. После 3-х заходов в порт Поти было принято решение отказаться от пользования этим портом. Тем временем связи между портами Констанца и Батуми поддерживались с регулярностью 1 раз в месяц. Из-за отсутствия грузов, в настоящее время паромная служба функционирует раз в два месяца. Было решено продолжать сотрудничество между Констанца и Батуми до конца 2002 года, а затем договориться о новых принципах сотрудничества. Следует отметить, что отношения между Констанцией и Батуми, согласно настоящей договоренности, не отличаются стабильностью

- в Батуми взимаются тоннажные сборы раз в году вместо их взимания за каждый отдельно произведенный заход. С учетом регулярности захода раз в месяц и уровня тоннажных сборов в размере \$ 12.000 за заход, экономия составляет \$130.000 в год;
- в порту Констанца скидки в размере \$10.000 за каждый заход посредством снижения налогов, других льгот.

4. Объёмы грузоперевозок в портах TRACECA

4.1 Общие грузоперевозки

а) Каспийские порты

В настоящее время объёмы грузоперевозок в каспийских портах, включая экспорт и импорт, а также транзит, достаточно низкие. За исключением нефтеперевозок, три стран общей численностью в 30 млн. человек перевезли всего лишь 4 млн. тонн не нефтяных грузов через свои порты. Подавляющая часть международных перевозок осуществляется сухопутными маршрутами через Россию или Иран/Турцию.

В конце 1980 года каспийскими портами было обработано груза в следующем объёме:

Туркменбаши - 8 млн. тонн а)
 Баку - 16 млн. тонн б)
 Актау - данные отсутствуют, где а) - паромные перевозки; б) - перевозки примерно 9-10 млн. тонн нефти плюс 5 млн. тонн паромных перевозок и 1,5 млн. тонн груза общего назначения.

В указанный период наиболее важную роль в каспийских перевозках играл железнодорожный паром Баку - Туркменбаши. В 1987 году объём обработанного груза составил 5,8 млн. тонн, в 1994 - упал до 0,7 млн. тонн, и хотя в последнее время наблюдается повышение до 1,6 млн. тонн (в 2001 году), объёмы перевозок остаются намного ниже, чем в 1980 году.

Тем не менее, объём перевозок по каспийским портам имеет тенденцию к росту, о чем свидетельствует приводимая ниже таблица:

Таблица 4.1.

Грузоперевозки в каспийских портах, 1995-2001 (тыс. тонн)

Период	1995	1999	2000	2001
Баку	1,290	3,214	4,478	4,562
Актау	361	3,000?	4,110	5,659
Туркменбаши	990	5,848	5,592	6,976
Всего:	2,641	9,062	14,180	17,200

В таблице 4.3. (Приложение III) приведены основные виды грузов, перевезенными каспийскими портами в 2001 году, среди которых преобладают нефть, металлы, химикаты.

До сих пор наиболее важным грузом стран TRACECA является нефть. Около 65 млн. тонн этого сырья производится и более 40 млн. тонн экспортируется из каспийского региона, согласно последним данным.

Российская монополия на рынке сбыта, составляющая в 1990 гг. Практически все 100 %, в настоящее время уступает свои позиции. Около 10 млн. тонн нефти было перевезено железной дорогой из Азербайджана в Батуми в 2001 году, а в целом начиная с 1999 года так называемая «ранняя нефть» транспортировалась по трубопроводу Супса в Грузию. Кроме того, указанные маршруты TRACECA привлекли коло 1/3 экспорта нефти каспийского региона, при этом 2/3 продолжало экспортироваться через российскую территорию и, в частности, через трубопровод «Дружба» и Тенгиз-Новороссийск. Невзирая на прохождение через российскую территорию и дальнейшую транспортировку через российский порт Новороссийск, Тенгиз-Новороссийск контролируется в основном не русскими. Доля России составляет всего лишь 24 %. Транспортировка около трети экспорта региона через коридор TRACECA можно считать положительным достижением, при условии, что большая часть казахстанской нефти располагается в относительной близости к российскому трубопроводной системе «Дружба», которая имеет собственный рынок, как и в советское время. Грузоперевозки через коридор TRACECA включают главным образом казахстанскую нефть, перевозимую в Азербайджан танкерами, а затем железной дорогой до Батуми.

б) Черноморские порты

В таблице 4.2. прослеживается груз, обработанный основными черноморскими портами в 196-2001 гг.

В течении многих лет порт Констанца являлся крупнейшим черноморским портом по объёму обрабатываемого груза. Так, в 1896 году более 44 млн. тонн груза было обработано в порту.

Таблица 4.2
Объём грузов в черноморских портах, 1996-2001 (тыс. тонн)

Период	1996	1999	2000	2001
Бургас	15,611	10,994	12,343	12,512
Варна	6,812	6,089	6,853	7,429
Констанца	44,200	32,484	33,104	33,762
Одесса	18,455	27,142	27,784	29,340
Ильичевск	8,298	12,444	12,635	13,335
Батуми	1,350	5,922	6,923	8,395
Поти	1,692	2,298	3,620	3,441
Всего:	96,418	97,646	101,777	106,033

Таким образом, общий объём грузов, обработанных основными черноморскими портами, возрос примерно на 10 % за период 1996-2001 гг.

Основными видами грузов, обработанных в этих портах, является сухой груз вповалку в портах Констанца и нефть в портах Одессы и Батуми.

На объём обработки грузов а порту Констанца повлияла война в бывшей Югославии. Вследствие этой войны резко сократились объёмы перевозок по важнейшей магистрали - Дунаю. Предполагается, что по завершении конфликта в регионе, в особенности в Нови Саде, объёмы речных перевозок в/из Констанцы значительно возрастут.

Необходимо отметить, что за последние 6 лет объёмы грузов, обработанных в батумском порту, возросли почти на 500 %, что, главным образом, было обусловлено ростом объёмов обработки нефти.

4.2 Текущие транзитные перевозки

На протяжении всего маршрута TRACECA транзитные перевозки пересекают Черное море, доходя до Баку (которому принадлежит нефтяной терминал в Дубенди). Объёмы транзитных перевозок отражены в статистических данных, представленных бакинским портом.

Объёмы транзитных перевозок в 2001 году составили:

- 3,2 млн. тонн нефти, практически вся из Казахстана в Баку/Дубенди, и далее в Батуми железной дорогой (остальные 3 млн. тонн нефти перекачиваются через частный терминал Азпетрол близ Баку).
- 128.000 тонн глинозема из Грузии, ряда других стран на алюминиевый завод в Таджикистане. Осуществляется перевозка алюминиевых брусков в обратном направлении.
- 36.000 тонн хлопка из Узбекистана, в соседние страны (в ограниченном количестве), в европейском направлении.
- 86.000 тон сои из Южной Америки на завод в Узбекистане.
- 534.000 тонн другого транзитного груза, включающего главным образом трубы, промышленное оборудование, замороженную птицу в Актау.
- общий объём транзитных перевозок составил 4 млн. тонн, из которых 0,8 млн. тонн пришлись на долю сухого груза.

Транзитные перевозки через Бакинский порт (тыс. тонн)

Период	2000	2001
Нефть	3.571	3.246
Сузогруз	----	----
Соя	107	86
Хлопок	122	36
Глинозем	34	128
Другое	222	545
Итого, по порту Баку	4.056	4.041
плюс нефтяной терминал «Азнетрол»	----	3.200
Всего:	----	7.200

Цифры, полученные по порту Туркменбаши, указывают на экспорт текстильных изделий, глинозёма, перевозимого на завод в Таджикистане, алюминиевых брусков, а также нефти из Узбекистана. Кроме того, некоторые виды текстильных изделий экспортируются из Ашхабада через порт Туркменбаши.

По сравнению с двумя другими, порт Актау добился лучших показателей: привлечено более 1 млн. тонн сухогруза, в основном, стали. Однако, указанный вид груза не относится к транзитным перевозкам TRACECA. Большая часть поступает из России в Иран.

Транзитные перевозки в черноморских портах

- Поти (Грузия): 1. 8 млн. тонн транзитных перевозок (включая нефть) в 2001 году, из них 317.000 тонн в/из Центральной Азии. Далее, 801.000 тонн приходится на Армению, 747.000 тонн на Азербайджан. В 2001 году грузоперевозки на данном порту включали контейнеры (41.000 двадцатифутовых эквивалентных единиц (ТЕИ), однако, разбивки между транзитными и национальными перевозками не производилось. Следует отметить, что порт Поти специализируется по транзитным перевозкам из Грузии и Азербайджана, порт Батуми - из Армении.
- Батуми: 7,6 млн. тонн нефти и 414.000 тонн сухогруза в 2001 году. Небольшая часть сухогруза поступила или отправлена в Центральную Азию (73.000 тонн из Узбекистана). Перевозка сухогруза осуществлялась паромом RoRo (грузоподъемностью 40 грузовиков) из Констанцы каждые 3 недели. Объем груза в 2001 году составил 2.288 тонн. Кроме того, каждую неделю совершались паромные перевозки из Ильичевска. Как сообщается, паромные перевозки полностью зарезервированы на ближайшие несколько месяцев.

Болгарские порты

Объём транзитных перевозок очень низкий. Небольшие партии грузов перевозятся:

а) SOMAT, принадлежащем Вилли Ветцу, оказывающем услуги RoRo между Бургасом и Поти/Новороссийском и б) железнодорожным паромом, связывающем Варну и Ильичевск с Поти и Батуми. В 2001 году объём перевозок из Варны в Грузию составил 23.000 тонн

Констанца

Объём транзитных перевозок очень низкий. Порт предлагает весьма льготные тарифы на паромные перевозки. В 1998 году Национальным Управлением Железных Дорог Румынии стали осуществляться паромные перевозки, связывающие Констанцу и Поти. Однако, после трёх заходов перевозки были приостановлены из-за отсутствия груза. В настоящее время между Констанца и Батуми осуществляются железнодорожное паромное сообщение, хотя оно носит нерегулярный характер.

Одесса

Около 3 млн. тонн транзитных перевозок в 2001 году (исключая значительные объёмы транзитных перевозок по коридору TRACECA)

Ильичевск

Более 1 млн. тонн транзитных перевозок TRACECA в 2001 году. Общий объём транзитного грузопотока составил 2,8 млн. тонн, однако, большая его часть пришлась на российские и казахстанские перевозки в/из стран вне коридора TRACECA.

Из таблицы 4.3. (Приложение III) можно заключить, что большая часть потенциальных транзитных перевозок минует указанные порты, а, следовательно, оказывается вне маршрутов TRACECA. Это неудивительно, так как на пути TRACECA из Европы в Ашхабад через Поти необходимо пересечь 4 границ, пройти 3-кратную обработку груза, осуществить нелегальные платежи, наряду с официальными, столкнуться с неизбежной задержкой и т.д.

В результате:

- начиная с момента введения в эксплуатацию в 2000 году контейнерных установок в бакинском порту объём ТЕИ составил 1000.
- экспорт хлопка, производившийся в соответствии с межправительственным соглашением об использовании коридора TRACECA, стал осуществляться по другим маршрутам. В 2001 году объём перевозок хлопка составил всего лишь 36.000 тонн, что составляет лишь незначительную часть общего объёма в более чем 1 млн. тонн, производимого Узбекистаном. Большая часть узбекского хлопка экспортировалась в советское время через порт Рига в Латвии или Ильичевск на Украине. В середине 1990 гг. Было подписано межправительственно соглашение об отводе большей части этого грузопотока через порт Поти в коридор TRACECA, при этом предусматривались скидки до 40 % от стандартных расценок. Однако,

руководству порта Поти пришлось столкнуться с решением таких важных проблем, как обеспечение безопасности перевозок, низкий уровень судоходных услуг, всевозможные ограничения, связанные с невозможностью линейных судов пользоваться портом и т.д. Дело дошло до того, что даже экспорт собственно азербайджанского хлопка стал невозможен. Поэтому в настоящее время большая часть хлопка экспортируется через порт Бендер Аббас в Иране, хотя существуют планы использования маршрута Поти по ряду европейских направлений в 2003 году.

- в конце 2000 года паромной переправой Актау-Баку перевозилось за рейс всего лишь 5-6 грузовиков.

Маршруты вне TRACECA, используемые для транзитных перевозок

К основным маршрутам, используемым вне TRACECA, следует отнести: Волга-Донской канал. Главным образом используется для перевозок нефти и строительных материалов, включая соответствующее оборудование, трубы, машины и т.д. При эксплуатации канала возникают следующие проблемы:

1. по крайней мере, 4 месяца в году канал простаивает из-за того, что покрывается льдом, поэтому фактический сезон перевозок значительно сокращается;
2. глубина канала позволяет прохождение судов дедвейтом лишь до 2300.
3. транзитные пошлины, налагаемые на не российские суда чрезмерно высокие размеры их ещё выше из-за применения «особых сборов»;
4. российские власти требуют от не российских судов обращаться за разрешением с каждым отдельно взятым случаем;
5. даже нероссийские судоходные службы Каспийского моря страдают от конкуренции, в которой доминирует Каспийское Морское Пароходство.

Однако, невзирая на все эти препятствия, большая часть поставок нефти и строительных материалов продолжает осуществляться на данном маршруте. Кроме того, небольшие партии хлопка также перевозятся через Волга-Донской канал.

- Через Турцию и Иран по автомобильной дороге. Этому маршруту отдают предпочтение импортеры строительных материалов и товаров производственного назначения, которые устанавливают премии на своевременные поставки. Изучение данных по бакинскому порту показывает, что большая часть транзитных перевозок осуществляется по турецким и иранским автомобильным дорогам. Невзирая на плохое состояние дорог продолжают перевозки строительных материалов, иных грузов по данному маршруту, на которых не имеют места явления типичные для Баку и Туркменбаши. В настоящее время большие объёмы грузов в рамках Проекта перевозятся автомобильной дорогой в Ашгабад.
- Через Россию по железной дороге. Около 95 % казахстанского импорта и экспорта перевозится железной дорогой. К перевозимому грузу относятся 600.000 тонн железного хрома из Актюбинска и Павлодара, который выходит на международные рынки через балтийские и черноморские порты. Для

импорта грузов из Северной Европы некоторые транспортные компании стран TRACECA используют прямой железнодорожный маршрут через Россию, который, на их взгляд, представляется более надежным и дешевым, чем маршруты TRACECA. Примером тому могут служить поставки сливочного масла из Западной Турции в Казахстан через порт Ильичевск.

- Маршруты из Среднего Востока через Иран. С каждым годом возрастает роль Объединенных Арабских Эмиратов как важного источника поставок товаров, главного торгового партнера Азербайджана и Туркменистана.

Из сказанного можно составить четкое представление о текущем объеме перевозок морем в коридоре TRACECA. С учетом того, что объем перевозимого через Каспийского море сухогруза TRACECA составляет всего лишь 0,8 млн. тонн, очевидно, что большая часть потенциальных перевозок осуществляется автомобильной дорогой (в основном из Турции, Ирана и Европы), железной дорогой (главным образом через Россию), через Волга-Донской канал в летнее время, различными трубопроводами.

4.3 Потенциальные транзитные перевозки

Отделы маркетинга портов не располагают конкретным перечнем потенциальных транзитных перевозок, однако, имеющиеся документы позволили выявить следующее:

- Возможные поставки нефти из Узбекистана через порт Туркменбаши. Очевидно, что объем перевозок может увеличиться, однако, это не те «новые» перевозки, к которым мы стремимся;
- Экспорт зерна из Казахстана, основного производителя зерновых;
- Контейнеры, содержание не установлено;
- Строительные материалы;
- Сера.

В указанном списке грузов, несомненно, занижены потенциальные возможности портов. Население стран TRACECA насчитывает в общей сложности более 70 млн. человек. С точки зрения потенциальных возможностей эти страны располагают большими резервами для увеличения объемов в торговле. Даже, невзирая на доминирующую роль России, Турции, Ирана и Дальнего Востока в торговых отношениях стран TRACECA, основная часть перевозок приходится на европейский регион, при этом акцент делается на перевозку нефти.

И напротив, другие сферы остаются неразвитыми, даже те отрасли промышленности, которые основаны на нефтяном факторе.

В инвестиционных программах стран, богатых нефтью и стремящихся избежать сверхзависимости от нефтяного экспорта, предусматривается развитие нефтехимической промышленности, производство аммиака, удобрений,

строительство заводов и фабрик по производству алюминия, железа. Вместе с тем, деятельность в указанном направлении ведется слабо, бес планово.

Другой отраслью промышленности, имеющей неплохие перспективы является легкая промышленность. Для этого в странах каспийского региона имеются соответствующие рынки с собственным защитным механизмом в форме высоких транспортных затрат за счет других источников поступления. При условии развития какой-либо отрасли промышленности повышается объем импорта на начальном этапе посредством повышенного спроса на товары производственного назначения и сырья, за счет повышения покупательной способности.

4.4 Оценка потенциальных объёмов контейнерных перевозок между Европой и странами TRACECA

Изучение статистики МВФ по торговому обороту между странами TRACECA и Европой, а также анализ соотношения между объемом импорта и контейнерными перевозками в другие страны дают возможность широкой оценки потенциала контейнерных перевозок в коридоре TRACECA. В Таблице 4.4 приводятся соответствующие показатели по данному вопросу (Приложение III).

В приводимых данных делается упор на импорте, так как экспорт состоит главным образом из неконтейнерной нефти и газа. Экспорт осуществляется контейнерными перевозками, однако, в настоящее время большая часть контейнеров возвращается порожними.

В Таблице 4.4 отмечается, что в 2001 году объем торговли между Европой и странами TRACECA составил \$1.382 млн.

В Таблице 4.5 (Приложение III) показана связь между величиной объема импорта и контейнерными перевозками в 2000 году. К указанным странам следует причислить те, в которых подавляющая часть импортного груза общего назначения поставляется морскими контейнерами. К этим странам нельзя отнести те, в которых контейнерные перевозки усугубляются следующими факторами:

- когда значительная часть импорта осуществляется сухопутным способом (например, Германия, Голландия);
- если большая часть объемов перевалочных грузов осуществляется в другие страны (например, Голландия через Роттердам);
- в случае, когда в контейнерных перевозках преобладает скорее экспорт, чем импорт (например, Гонгконг);
- если значительная часть импорта обеспечивается скорее за счет RoRo, чем контейнерными судами (Великобритания).

В Таблице 4.5. (Приложение III) средняя величина груза TEU указана в размере \$44.000. иначе говоря каждый миллион долларов торговли импортом приносит 23 TEU возвращающихся контейнерных перевозок, что эквивалентно в общей сложности 46 TEU. Большая часть отсылаемых контейнеров является порожней.

Исходя из сказанного, величина потенциальных контейнерных перевозок в обоих направлениях между Европой и странами составляет 149.000 TEU (см. Таблица 4.6., Приложение III).

5. ЗАТРАТЫ И ДОХОДЫ

5.1. Доходы портов

Доходы каспийских портов низкие. В 2001 году по портам Туркменбаши и Баку они в среднем составили \$1 за тонну, \$4 за тонну в Актау. Следует отметить, что эти цифры также включают в себя сборы за обработку груза и портовые сборы. Портовые сборы составили всего лишь \$0.6 за тонну в Туркменбаши, менее \$0.5 в Баку и \$1.3 в Актау.

Следует отметить, что в большинстве случаев доходы черноморских портов также были низкими. Доходы порта Батуми составили в среднем \$1.5 за тонну, Одесса – \$1.8 за тонну в 2001 году. Однако есть и исключения, касаются они в основном портом Поти, Ильичевск и Одесса. Доходы порта Константа очень низкие. Дело в том, что указанный порт является единственным в своем роде, не получающим доходы от обработки грузов. В основном, доходы извлекаются за счет портовых сборов за передвижение судов.

Таблица 5.1

Доходы за тонну в Каспийских и Черноморских портах, 2001

	Доходы (US\$ млн.) (a)	Обработка грузов (млн. тонн)	Доходы (\$ за тонну)
Баку	2.9	4.3	0.7
Туркменбаши	7.3	7.0	1.0
Актау	22.7	5.6	3.9
Батуми	12.3	8.4	1.5
Варна	15.6	5.8	2.7
Одесса	107.4	29.3	3.7
Ильичевск	68.2.	13.3	5.1.
Поти	16.2	3.4	4.7
Констанция	27.2	33.8	0.8

(a) Более подробно см. таблицы 5.8-5.10 ниже

Указанные доходы низкие по следующим причинам:

- В портовых перевозках, особенно в Каспийских портах, преобладает нефть, которая ни в одной из стран мира не приносит высоких доходов за тонну груза. Дело в том, что нефть – груз большого объема, поэтому обработка его полностью механизирована, что и объясняет низкие затраты.
- Паромные и другие перевозки включают большие скидки, так, на паромные перевозки Каспийского Пароходства установлена скидка в размере 50% официальных портовых сборов за транспортировку груза в Туркменбаши. За

заход в Баку выплачивается всего лишь \$800 и \$1200 за перевозки жидкого и груза внавалку. Указанные суммы включают также карабельные и грузовые пошлины.

- Большинство малообъемных грузов, в частности, в Каспийских портах включают груз низкое стоимости с низкими пошлинами за обработку груза, например в Туркменбаши основным видом грузоперевозок является соль, пошлина на обработку которой составляет всего лишь \$2 за тонну, \$2 за перевозку металла и \$4 за химикаты. В свете сказанного исключение составляет порт Актау, доходы которого за обработку миллионов тонн в 2001 году оказались достаточно высокими - \$6 за тонну. Кроме того, в этом порту были установлены пошлины, превышавшие аналогичные за обработку нефти в других портах.

Более того, суда туркменских пароходов линий не выплачивают портовых сборов порту Туркментбаши. Однако, есть отдельные виды пошлин, которые отличаются очень высокими расценками.

Так, иранским судам в порту Туркменбаши приходится платить очень высокие пошлины за обработку груза. Следует отметить, что если бы порты производили обработку груза смешанного назначения либо контейнеров, их средние доходы были бы выше. Тарифы за обработку груза показаны в Таблице 5.2.

Из приведенных данных следует, что тарифы на большинство грузов намного превышают средние доходы за тонну, указанные в последней колонке Таблицы 5.1.

Таблица 5.2 Пошлины на обработку основных видов груза (\$/тонна)

Каспийские и международные

	Актау	Туркменбаши	Баку	Балтика	Межд.страны
Нефть	1.5 (a)	0.13	0.36	1-5 (g)	1-2
Сталь	6	4	4.5	4	5
Зерно	8 (c)	3	3	4 (c)	4 (c)
Контейнеры	80/120	40/60	50/100	60/90	100/150

Черное море

	Бургас	Варна	Констанца	Одесса	Ильичевск	Батуми	Поти
Нефть				1.5	1.5		2.5
Сталь	2.4 – 4	4					7 – 8
Зерно		2.7 (h)		1.6	1.6		5.5
Контейнеры	30 / 40	54 / 63	70				50 / 60

- (a) Однако, доходы порта Актау от нефти в последнее время резко снизились после того, как 2-3 нефтяных терминала перешли в распоряжение местной нефтяной компании.
- (b) Балтийские порты располагают контейнерными терминалами, обработка груза в них достаточно быстрая в отличие от Каспийских портов, располагающими очень низким объемом контейнерных перевозок и отсутствием специализированных причалов.
- (c) Применительно к большим объемам грузов внавалку.
- (d) Имеется широкое разнообразие.
- (e) Однако порт на практике получает всего лишь \$0.9, так как зерно обрабатывается на частной силосной башне.
- (f) Применительно к 20 и 40 контейнерам.
- (g) На нижней ступени находится сырая нефть, поступающая по трубопроводам. Верхняя ступень характеризует продукцию, доставляемую железнодорожными вагонами, нуждающуюся в особой обработке, например, обогрев.
- (h) Пошлины на обработку удобрения внавалку.

5.2 Затраты на портовые услуги

5.2.1. По Каспийским портам

Общие эксплуатационные затраты намного ниже доходов по всем трем Каспийским портам (см. Таблица 5.3)

Таблица 5.3 Общие затраты в сопоставлении с доходами в Каспийских портах, 2001

(\$ млн.)	Доходы	Затраты	Затраты, за исключением амортизации (а)
Актау	22.7	11.1	9.4
Туркменбаши (b)	7.3	4.0	3.8
Баку	2.9	2.3	2.0

(a) Амортизация не является действительной стоимостью, ее применение вызывает сомнение применительно ко многим основным активам портов (см. раздел.3 (b))

Соотношение общих затрат и доходов в отчетах за 2001 год:

Актау	50%
Туркменбаши	55%
Баку	79%

Затраты в этих портах очень низкие за тонну обработанного груза. Средние затраты составляют:

(Затраты/тонна, включая амортизацию).

Баку	0.5
Туркменбаши	0.4
Актау	1.9 (а)

(а) Актау, в отличие от других портов уже приступил к погашению ссуд УБРР.

Однако, необходимо подчеркнуть, что эти затраты занижены. В частности, амортизация слишком низкая. Эксплуатационные расходы недостаточны для того, чтобы поддерживать порты в нормальном рабочем состоянии, погашения по ссудам ЕБРР по двум портам еще не начаты. В разделе 5.4 затраты указаны с поправкой на указанные факторы.

5.2.2. По Черноморским портам

Сходная картина наблюдается в Черноморских портах. Общие эксплуатационные затраты намного ниже в большинстве портов, за исключением Ильичевска.

Таблица 5.4 Общие затраты в сопоставлении с доходами в Черноморские портах, 2001 (\$ млн.)

	Доходы	Затраты	Затраты, за исключением амортизации
Варна	15.6	9.9	5.7
Констанца	27.2	19.8	7.4
Одесса	107.4	54.5	51.8
Ильичевск	68.0.	68.0.	63.3.
Батуми	12.3	4.3	8.0
Поти	16.2	13.2	3.0

Соотношение общих затрат и доходов в отчетах за 2001 год:

Таблица 5.5 Затраты в % к доходам

	Общие затраты в % к доходам
Варна	63 %
Констанца	73 %
Одесса	51 %
Ильичевск	100%.
Батуми	35 %
Поти	81 %

Средние затраты за тонну груза, обработанного в Черноморских портах следующие:

Таблица 5.6 Средние затраты за тонну груза

	Затраты за тонну груза, включая амортизацию (\$)
Варна	1.7
Констанца	0.6 *
Одесса	3.7
Ильичевск	5.1.
Батуми	0.5
Поти	3.8

* Обработка грузов в порту Констанца производится частным сектором, и не включена в таблицу.

5.3 Рентабельность

Каспийские порты

Все каспийские порты извлекают высокие прибыли (см. Таблица 5.7) после кризисного периода в начале 90-х годов. Более того, практически все отдельные виды услуг также рентабельны, причем объем перевозок растет.

Таблица 5.7 Рентабельность основных каспийских портов, 2001 (\$ млн.)

	Актау	Туркменбаши	Баку
Доходы	22,7	7,3	2,9
Расходы	11,1	2,9	2,3
Сальдо	11,6	4,4	0,6

Источник: Отчеты портов

Однако финансовое положение каспийских портов может в будущем пошатнуться. Следует помнить о том, что большая часть дополнительных доходов портов извлекается за счет нефти. В 2001 году около 10 млн. тонн нефти перевозилось по транзитным маршрутам TRACECA через Каспийское море, и далее железной дорогой до Батуми (Грузия). Однако транспортировка нефти очень чувствительна к прокладке новых трубопроводов, в частности, речь идет о трубопроводе Тенгиз-Новороссийск (30 млн. тонн) и трубопроводе Баку-Тбилиси-Джейхан (60 млн. тонн).

Кроме того, в последние два года российское правительство предприняло ряд мер для защиты своих портов. В наибольшей степени пострадал порт Актау, так как транзитные перевозки российской нефти стали теперь осуществляться через российские порты в результате манипулирования железнодорожными тарифами российским правительством.

И наконец, все порты обязаны погасить ссуды ЕБРР, выданные для развития портов в течение ближайших 10 лет. По этой причине в ближайшие несколько

лет финансовое положение Каспийское положение российских портов может ухудшиться.

Черноморские порты

В целом, рентабельность черноморских портов высокая. Как видно из Таблицы 5.8, в 2001 году все черноморские порты, за исключением Ильичевска, работали рентабельно.

Таблица 5.8 Рентабельность основных черноморских портов, 2001 (\$ млн.)

	Варна	Констанца	Одесса	Ильичевск	Батуми	Поти
Доходы	15.6	27.2	107.4	68.0	12.3	16.2
Расходы	9.9	19.8	54.5	68.0	4.3	13.2
Баланс	5.7	7.4	52.9	0	8.0	3.0

Более того, черноморские порты менее чувствительны к тем проблемам, с которыми сталкиваются каспийские порты. В частности, в ближайшем будущем в порту Констанца предполагается увеличить объем обрабатываемых грузов из-за возросшего грузопотока по реке Дунай.

5.4 Разбивка затрат по основным пунктам

5.3.1. КАСПИЙСКИЕ ПОРТЫ

Основными затратами Каспийских портов является зарплата, амортизация, погашения по ссудам и проценты. Ниже приводится таблица, в которой обобщены затраты по основным пунктам.

Таблица 5.9 Затраты в каспийских портах по основным пунктам

В % в общем затратам	Баку	Туркменбаши	Актау
Зарплата	35%	48%	26%?
Социальное страхование	11%	9%	5%?
Амортизация	15%	5%	21%
Ремонт	6%	13%	10%
Топливо	2%	3%	11%
Другое (указать)	31%?	21%?	28%?
	100%	100%	100%?

Ниже приводятся комментарии к основным затратам:

(a) Зарплата

В таблице 5.10 показана численность персонала, заработная плата. Наблюдаются большие различия, однако ни в одном из портов затраты на заработную плату не достигают 50 центов за тонну обработанного груза.

Таблица 5.10 Занятость и средняя зарплата, 2001

Порт	Численность персонала	Зарботная плата (\$ млн.)	Средняя заработанная плата (\$ в год.)
Баку	850 (a)	1.1	1300
Туркменбаши	930	2.4	2600
Актау	400	2.7	6800

(a) Численность персонала снизилась с 1000 человек 5 лет назад и 1500 в советское время.

(b) Амортизация

Указанные в отчетах по каспийским портам амортизационные пошлины низкие. Лишь в порту Актау пошлины приближаются к реальному уровню. Однако, в портах Туркменбаши и Баку они исчисляются на основе общих правил, когда стоимость добавляется к активам, стоящим намного ниже затрат на возмещение.

Таблица 5.11 Амортизационные пошлины, указанные в портовых отчетах за 2001

	(US\$ 000)
Баку	363
Туркменбаши	160
Актау	1,790 (a)

(a) В последний раз переоценка активов производилась в 1997 году. Текущая стоимость активов составляет в настоящее время реалистическую цифру в \$47 млн.

Основным недостатком отчетов является недооценка амортизационных показателей, однако это не играет столь важную роль, как это может показаться на первый взгляд. Дело в том, что амортизация не представляет собой реальную стоимость. На практике она используется в двух целях: для снижения налоговых обязательств и создания фондов возмещения. Однако, основные активы редко замещаются, но даже в тех случаях, когда это происходит, инвестиции фондируются за счет ссуд в большей степени, чем за счет внутренних излишков. С другой стороны, возмещение основных активов, оборудования обычно фондируется за счет накопленных амортизационных фондов. По этой причине, представляется более целесообразным присовокупить амортизацию к 50% стоимости замещения общих активов.

(с) Погашение по судам

В настоящее время в порту Актау производится погашение ссуд, выданных в 2001 году. К 2003 году все 3 порта обязаны приступить к погашениям ссуд.

Предстоит погасить следующие ссуды:

По Актау \$54 млн. из ЕБРР,
Туркменбаши \$30 млн. из ЕБРР (а)
Баку \$16 млн.
(а) плюс \$11 млн., которые подлежат переводу на нефтяную компанию.

Погашение ссуд и проценты по ним значительно увеличат затратную основу в ближайшие несколько лет. Ниже в таблице приводятся данные по будущим погашениям ссуд в каспийских портах.

Таблица 5.11 График погашения ссуд и процентов по ним (\$ млн.)

	2002	2005	2010
Баку	1.4	1.4	1.4
Туркменбаши	2.4	4.4	3.4
Актау	3.8	3.8	3.8

Источник: На основе сведений, предоставленных портами

(d) Обслуживание

Указанные в отчетах данные по обслуживанию расходов слишком низкие для того, чтобы можно было бы поддерживать порты в надлежащем рабочем положении.

5.3.2. По Черному морю

Основными пунктами затрат в черноморских портах являются, как и в каспийских, являются зарплата, обслуживание и т.д. Как известно, ни один из портов, за исключением Поти, не имеет особо обременительных обязательств по ссудам. Недавно порт Поти получил ссуду от ЕБРР.

Таблица 5.13 Классификация затрат в черноморских портах (в %)

% к общим	Варна*	Констанца	Одесса	Ильичевск	Батуми	Поти
Зарплата	33	21.3	47.	26	27.3	21.2
Социальное страхование	30	8.4	отсут.	8	8.7	6.1
Амортизация	12	23	отсут.	7	10.4	25.5
Ремонт		12.3	отсут.	16	3.8	5.8
Топливо		2.4	отсут.	9	5.8	7.5
Другое	25	32.6	отсут.	34	44	33.9

Всего	100	100	100	100	100	100
-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----

* по оценке консультанта

(а) Зарплата

Во всех черноморских портах наблюдается излишек рабочей силы. В этом смысле особо остро стоит проблема в украинских и грузинских портах (более подробно см. Приложении VIII), однако в Каспийских портах избытку рабочей силы препятствуют низкие тарифные ставки. Как видно из таблицы, уровень зарплаты колеблется от \$1,000 в год до \$ 4,000 в год.

Таблица 5.14 Численность работников и величина зарплаты number of

	Численность работников	Зарплата (\$ млн.)	Средняя зарплата (\$ в год)
Варна	1,719	3.2	1,876
Констанца	1,100	4.2	3,836
Одесса	6,278	25.6	4,077
Ильичевск	10,500	23.5	2,238
Батуми	1,400	1.8	1,287
Поти	2,754	2.8	1,013

(b) Амортизация

Амортизационные пошлины в черноморских портах указаны ниже.

Таблица 5.15 Амортизационные пошлины согласно портовым отчетам за 2001 год

	Величина амортизации (\$ 000)
Варна	1,188*
Констанца	4,577
Одесса	2,750**
Ильичевск	4,735
Батуми	446
Поти	3,356

- Оценочная
- ** Включая ремонт

(c) Погашение по судам

Данные по судам в черноморских портах отсутствуют за одним исключением. Порт Потти получил ссуду от ЕБРР на строительство нефтяного терминала.

(d) Обслуживание

Как и в Каспийском портах, эксплуатационные затраты в черноморских портах слишком низкие для того, чтобы содержать порты в нормальном рабочем состоянии.

5.5 Затратные поправки для покрытия более реалистической амортизации на обслуживание и погашение по ссудам

В последнем разделе документа делается вывод о том, что в представленных отчетах занижаются затраты на обслуживание амортизацию и обслуживание долгов. В таблице 5.16. (Приложение IV) приведены поправки по затратам указанным в отчетах за 2001 год, для учета более реалистической амортизации, эксплуатационных затрат, погашений по ссудам и процентам ЕБРР.

Произведенные подсчеты очень приблизительны, основаны на международных процедурах. Предполагается следующее:

- среднегодовые эксплуатационные затраты составляют 1.5% затрат на возмещение активов;
- амортизационные скидки основаны на среднем сроке активов до 25 лет с 50% замещением активов (см. предыдущую страницу).

Погашение ссуд и процентов по ним в ближайшие несколько лет основаны на фактических данных по всем проанализированным портам.

5.6 Снижения, необходимые для того, чтобы привести тарифы в соответствии со средними/общими затратами

В Таблице 5.17 показан общий уровень снижения, необходимый для приведения тарифов в соответствие со средними либо общими затратами.

В Таблице показано процентное соотношение снижения тарифов в целях приведения их в соответствие с затратами по отчетам за 2001 год (без излишков), насколько необходимо уменьшить тарифы для того, чтобы они соответствовали тем же самым затратам с учетом более реалистических амортизационных скидок, эксплуатационных затрат и погашений по ссудам и процентам ЕБРР.

Как видно, все порты вынуждены будут уменьшить свои тарифы, если им придется покрыть общие затраты, указанные в отчетах за 2001 год. Лишь порт Актау в состоянии уменьшить тарифы с учетом более реалистических подходов к амортизации, погашениям ссуд и эксплуатационных расходов, показанных в разделе 5.4.

Table 5.17 (см. Приложение IV к Таблице 5.17)**Снижение, необходимо для приведения тарифов в соответствие со средними/общими затратами**

	На основе затрат, указанных в отчетах за 2001 год, без прибылей	На основе затрат за 2001 год плюс:
		a. Будущие погашения по ссудам
		b. Более реалистические амортизационные скидки
		c. Более реалистические эксплуатационные затраты
		- Плюс % увеличения объема груза
		(a)
Туркменбаши	-60%	-9%
Актау	-51%	-58%
Баку	-21%	+42%
Варна	-37%	отсутствует
Констанца	-27%	отсутствует
Одесса	-49%	отсутствует
Ильичевск	-0%	отсутствует
Поти	-19%	отсутствует
Батуми	-65%	отсутствует

(a) Все три пункта даны в весьма приближенных цифрах⁵⁵

5.7 Сопоставление доходов и затрат по отдельным видам услуг

Затраты практически по всем видам отдельных услуг намного ниже доходов во всех трех основных каспийских портах. Соответствующие цифры приведены в таблицах 5.18 - 5.21 (Приложение IV). Единственным исключением являются операции по обработке грузов в бакинском порту, когда затраты превышают доходы.

5.8 Переменные затраты на основные виды услуг

Основным фактором дисконтирования тарифов на транзитные перевозки в коридоре TRACECA являются переменные затраты, не общие.

Ниже приводятся таблицы, из которых видно, что большинство затрат по каспийским и черноморским портам являются скорее постоянными, чем переменными. Это означает, что они останутся такими же независимо от того, больший или меньший объем транзитных грузов подвергается обработке.

⁵⁵ Следует подчеркнуть, что затраты носят приблизительный характер, так как в настоящей работе не ставится цель осуществить подробный анализ состояния тарифов с учетом затрат по каждому из портов TRACECA. Наша цель состоит в том, чтобы получить четкое представление об уровне дисконтирования тарифов в коридоре TRACECA в широком смысле этого слова.

Основными постоянными затратами являются погашение по ссудам, амортизация, социальное страхование, большая часть зарплаты; основными переменными затратами являются топливо, эксплуатационные затраты, материалы, эксплуатационные расходы.

По каспийским портам

Подробный анализ положения дел в порту Актау, осуществленный Скотт Уилсоном в 1998 году показал, что переменные затраты составили менее 15% общих затрат.

Анализ отчетов каспийских портов за 2001 год показал аналогичные результаты. Было установлено, что переменные затраты составили примерно 19-31% общих затрат.

Переменные затраты в % к общим затратам

Баку	19%
Туркменбаши	31%
Актау	22%

В таблицах 5.21-5.23 Приложения IV подробнее изложены результаты исчислений.

Следует отметить, что переменные затраты составляют лишь 11-15% доходов.

Переменные затраты в % к общим доходам

Баку	15%
Туркменбаши	12%
Актау	11%

По черноморским портам

Анализ отчетов черноморских портов за 2001 год позволил сделать аналогичные выводы. Переменные затраты составили всего лишь 16-27% общих затрат и 7-20% общих доходов (см. Таблица 5.24).

Table 5.24 Переменные затраты в% к общим затратам и доходам в черноморских портах

	Переменные затраты в % к общим затратам, 2001	Переменные затраты в % к общим доходам, 2001
Варна	16%	10%
Констанца	27%	20%
Одесса	отсут.	отсут.
Ильичевск	отсут.	отсут.
Батуми	20%	7%
Поти	20%	16%

Более подробный анализ исчислений произведен в Таблицах 5.25-5.28, Приложение IV

6. ЛЬГОТНОЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ

В настоящее время администрация портов во всем мире снижает тарифы/цены для привлечения дополнительного грузопотока.

Наглядным примером тому служат скидки, предлагаемые международными контейнерными терминалами для увеличения перевалки контейнеров. Подобный тип перевозок очень близок к тому, что практикуется в коридоре TRACECA, когда судоходная линия имеет возможность выбирать маршрут, что, в свою очередь, заставляет перспективные порты конкурировать в вопросе формирования цен и стандартов услуг. В Таблице 6.1. приведены показатели по контейнерным перевалочным портам Азии. Как видно, в портах Сингапура, Коломбо и Келанга предлагаются гораздо низкие расценки за перевалку по сравнению с аналогичными показателями национальных контейнерных операций.

Таблица 6.1

	20'	40'	20'	40'
Коломбо	148	228	36	72
Сингапур	82	117	70	70
Келанг	61	61	27	41

Для сравнения: аналогичные показатели по Баку - \$36 за 20' контейнер; Туркменбаши - \$40 и Актау \$80

Источник: Основная контейнерная судоходная линия, 2002

Другой пример: одним из наиболее рекламируемых в последнее время снижений на портовые пошлины явились меры, предпринятые в Сингапуре вследствие того, что крупнейшим контейнерный порт в мире (наравне с Гонконгом) в период

2001/2002 гг. Потерял двух главных своих клиентов, уступив из конкуренту. В результате портовая администрация приняла решение сократить портовые сборы на 10 %, пошлины на порожние контейнеры на 50 %.

Следует отметить, что в последнее время балтийские порты также снизили свои тарифы после того, как конкуренция между ними за российский транзит резко возросла.

7. ИЗБЫТОЧНЫЕ МОЩНОСТИ: РЕКОМЕНДАЦИИ

По каспийским портам

Уровни перевозок по каспийским портам намного ниже предварительно проектировавшихся уровней и объемов грузов, обработанных в конце 1980 гг.

Таблица 7.1.

Сопоставление верхних и текущих уровней перевозок в основных каспийских портах (в млн. тонн, за исключением нефти)

	Верхний уровень перевозок, конец 1980 гг.	Текущие перевозки
Актау	данные отсут.	1,3
Туркменбаши	8 (1987)	2
Баку	7 (конец 1980)	2

Таким образом, избыточные мощности характерны для большинства причалов всех трёх основных каспийских портов. Ниже приводятся следующие данные по избыточным мощностям.

Избыточные мощности, 2001

Баку

Причалы для грузов общего назначения	90 %
Паромные терминалы (а)	70 %
Нефтяные причалы	50 %

Туркменбаши

Причалы для грузов общего назначения	60 %
Внавалку	90 %
Паромные терминалы (а)	70 %
Нефтяные причалы	отсут.

Актау

Причалы для грузов общего назначения	30 %
Паромные терминалы (а)	>90 %
Нефтяные причалы	40 %

а) Цифры по паромным терминалам отражают избыточные мощности паромного флота и терминалов.

По черноморским портам

В Таблице 7.2 проводится сопоставление общих объёмов обработанного груза с избыточными мощностями по отдельно взятым черноморским портам.

Таблица 7.2
Избыточные мощности в черноморских портах

	Текущие перевозки, 2001 (тыс. тонн)	Максимальные мощности (тыс. тонн)	Избыточные мощности
Бургас	12,512	27,000	54 %
Варна	5,825	7,950*	27 %
Констанца	33,762	85,000	60 %
Одесса	28,550	38,000	25 %
Ильичевск	13,335	24,000	44 %
Батуми	8,395	15,000	44 %
Поти	3,441	6,500	47 %

* Предварительная оценка: охватывает порт Варна - Восток, Запад и Балтика.

Наличие избыточных мощностей позволяет портам обрабатывать большие объёмы грузов без дополнительных затрат. Более того, с учетом того, что численность рабочей силы превышает требования, на обработку дополнительных объёмов грузов потребуется незначительные трудовые затраты. С учетом указанных выше факторов, порты имеют возможность понизить тарифы и в тоже время получать прибыли за счет дополнительно привлеченного грузопотока.

7.1 Рекомендации по портовым тарифам

При снижении портовых тарифов на транзитный груз необходимо учитывать два основных момента:

- В портах имеются большие резервы избыточных мощностей. Уровень перевозок намного ниже проектируемого.
- Поскольку портовые затраты являются в основном постоянными, а предельная стоимость обработки дополнительного транзитного груза низкая, потери от резких снижений на транзитные тарифы не принесут заметного ущерба, хотя бы на какой-то отрезок времени, пока перевозки не возрастут и не потребуются дополнительные вложения и занятость сотрудников.

Приведенные выше факторы позволяют портам применять скидки на тарифы для перевозки грузов и все-таки извлекать прибыль.

В настоящем проекте упор делается на транзитные перевозки в коридоре TRACECA. А проекте не ставится задача снижения тарифов на местный импорт и экспорт, хотя и предполагается, что по результатам проведенной нами работы будет конкретизирована затратная основа по тарифам, позволяющая снизить транспортные пошлины в регионе.

Отчеты по каспийским портам показывают, что переменные затраты составляют всего лишь 19-31 % общих затрат. Постоянные затраты составляют оставшиеся 69-81 %. Аналогичные показатели характерны и для черноморских портов, в которых переменные затраты составляют около 16-20 % общих затрат.

В каспийском море переменные затраты составляют даже более низкую пропорцию – примерно 10-15% общих доходов, а в Черноморских портах колеблются между 7 и 20%.

Доля переменных затрат возрастает по двум причинам. Погашение ссуд ЕБРР ведет к повышению уровней эксплуатационных затрат, если порты необходимо содержать в нормальном рабочем состоянии.

В будущем могут возникнуть определенные проблемы переменных затрат. Если порты собираются привлечь дополнительный транзитный грузопоток, очевидно, что затраты на зарплату возрастут. В этой связи возможны предложения о бонусах, обусловленных необходимостью обработки транзитных грузов (сухой груз). Для каждого отдельно взятого порта должна быть разработана своя формула. При условии принятия бонусов, иных поощрительных мер очевидно, что это приведет к повышению переменных затрат, но не в значительной степени. Даже если зарплата будет удвоена, это добавит всего лишь 25 центов за тонну в Баку, 40 центов за тонну в Туркменистане и 50 центов в Актау в соответствии с текущими затратами и объемом грузооборота.

Кроме того, при установлении тарифов необходимо принимать во внимание эластичность цен, хотя на практике решение этой задачи достаточно сложно.

Из сказанного видно, что существует необходимость за снижение тарифов за транзитные перевозки на две трети. Однако, для сохранения скромных прибылей с дополнительного транзитного потока, необходима скидка в 50% для производства дополнительных излишков.

ЭЛАСТИЧНОСТЬ ЦЕН

Эластичностью цен измеряется реагирование спроса на цены. В конкретном выражении, измеряется процентное соотношение между изменениями объемов грузооборота и цен.

Например, если объем груза возрастает на 50% в ответ на снижение цен на 40%, то эластичность цен составляет 2,0.

Очевидно, что эластичность цен должна быть выше 1,0, чтобы оправдать снижение цен. На практике эластичность цен должна быть выше 1,0 для большинства транзитных грузов TRACECA, так как объемы транзитного груза в настоящее время минимальны в большинстве портов.

Анализ эластичности цен осложняется тем, что привлечение новых объемов грузов зависит от расценок, устанавливаемых на поездку, других внетарифных проблем.

Включение портовых тарифов в сквозные тарифы

Снижение портовых тарифов, в отрыве от других аналогичных мер, вряд ли может способствовать привлечению дополнительного транзитного грузопотока. Снижение тарифов должно быть составной частью скидок по всей транспортной цепи, охватывающей железнодорожные морские перевозки, тарифы за портовые, погрузочные, автомобильные услуги.

Таблица 7.3

СКВОЗНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЗАТРАТЫ КАЗАХСТАН - СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ (US\$/TEU)

Внутри Казахстана до Актау (примерно 1000 км)

Порт Актау

Расценки за фрахт в Каспийском море

Бакинский порт

Железная дорога, 1000 км

Порт Поти

Расценки за фрахт в Черном море

Порт Варна

По железной дороге до пункта назначения

Местные поставки

Итого

Указанные сквозные тарифы должны быть сопоставлены со следующими затратами – автомобильной дорогой через Турцию/Иран, железной дорогой – через Россию, автомобильной дорогой через Россию.

8. ВНЕТАРИФНЫЕ ПРЕГРАДЫ ПРИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ TRACECA

Вне всяких сомнений тарифы являются единственным серьезным препятствием на пути эффективного использования маршрутов TRACECA. Однако имеются и другие внетарифные препятствия, которые необходимо принимать во внимание при реализации программы тарифных скидок. Экспедиторы, другие представители транспортного сектора, говоря о портовых и погрузочных услугах, подчеркнули важность учета внетарифных преград. Ниже приводятся комментарии, отражающие их точку зрения.

Таможенные и пограничные проблемы

Применение таможенных правил и предписаний в странах TRACECA отличается спорной, зачастую непредсказуемой интерпретацией предписываемых правил, таможенная практика характеризуется необоснованными задержками, затягиванием необходимых процедур, бюрократическими проволочками, высокими импортными пошлинами, незаконными платежами, что является самым важным внетарифным барьером на пути развития транзитной торговли стран TRACECA. Проведенное среди транспортных организаций интервью показало, что таможенные проблемы превратили Баку в пункт, вместо крайне непривлекательной с точки зрения бизнеса. Таможенные проблемы мешают Азербайджану превратиться в основной торговый центр региона, иными словами, при условии устранения этих преград, Баку мог бы стать «вторым Дубаи» в Каспийском регионе.

Аналогичные таможенные проблемы характерны для Грузии и Украины. Экспедиторы выделяют таможенные проблемы, как основное препятствие в деле реализации проектов в порту Туркменбаши. Экспедиторы особенно озабочены тем обстоятельством, что одни и те же таможенные правила каждый раз интерпретируются по-разному. Они подчеркнули необходимость большей прозрачности в этом вопросе.

Однако, можно привести случаи, когда таможенные проблемы, более или менее успешно решаются. Сказанное, в частности, относится к Ирано-Азербайджанской границе, на которой таможенные процедуры, связанные с перемещением грузовых средств решаются достаточно быстро и оперативно. Транзитным грузовым средствам выдаются соответствующие транзитные документы, и которые факсом отсылаются на пограничный пункт и по которым в течение двух дней должны быть приняты соответствующие меры. Также в настоящее время внедряется система электронной почты. Основная таможенная процедура состоит в том, чтобы ставить дополнительную печать на документы грузового транспортного средства, пересекающего границу. Расторможка груза происходит на конечном пункте назначения.

Каспийское Морское Пароходство

Каспийское Морское Пароходство представляет собой полумонопольную организацию, занимающуюся обработкой большой части сухого груза, перевозимого через Каспийское море по маршруту TRACECA. Указанный объем работ затронул 90% судов, совершавших заход в бакинский порт в 2001 году. В настоящее время объемы сухогруза, обрабатываемого в Баку внерамков пароходства, очень низкие. В 1998 году было разработано технико-экономическое обоснование по модернизации паромного терминала, в котором было привлечено внимание к прибытию и отплытию судов в нарушение установленного графика, необоснованной их задержки, незаконным платежам. Проезд в оба конца можно было бы выполнить скорее (на 2 дня раньше), если бы суда плыли по предписанной скорости, обработка груза в порту велась более ускоренными темпами. Ввиду невыполнения предписанных правил и требований проезд судов в оба конца превышает 4 дня.

Также необоснованно высокие фрахтовые расценки (более подробно см. Глава 9). В 2002 году транспортники продолжали утверждать, что деятельность Каспийского Пароходства является основным препятствием в развитии транзитных перевозок. Основная критика была направлена на дороговизну услуг, не гибкое, не отзывчивое отношение к потребностям клиентов. Решение этой проблемы представляется очень важным, так как большая часть потенциальных транзитных грузоперевозок TRACECA будет осуществляться паромной службой Каспийского Пароходства.

Низкий уровень железнодорожных услуг

Хотя расценки за железнодорожные услуги в коридоре TRACECA относительно невысокие, качество их крайне неудовлетворительное. Так, экспедиторы отмечали, что, находясь в Туркменистане, они не даже не принимают во внимание возможность использования железнодорожных услуг из-за их крайне низкого уровня. Поэтому эти экспедиторы вынуждены пользоваться лишь автомобильными услугами, не взирая на их дороговизну.

Высокие затраты на автомобильные перевозки

Пошлины на автомобильные перевозки в регионе высокие по нескольким причинам. Во-первых, автомобильные затраты, превышают железнодорожные затраты, как это имеет место во всех странах. Эксплуатационные затраты составляют \$1 за км для 38-тонных грузовиков, тогда как аналогичные железнодорожные расценки составляют лишь четверть этой суммы.

Во-вторых, автомобильные затраты зависят от высоких транзитных сборов (в оправдание утверждается, что тяжелые грузовые средства разрушают дорожное покрытие, хотя это не совсем соответствует истине), что фактически в два раза увеличивает размер пошлины.

В-третьих, количество разрешений для транзита грузов TRACECA ограничено. По этой причине необходимо выплачивать немалые суммы для приобретения дополнительных разрешений.

В-четвертых, визы для водителей достаточно дорогие и требуется немало времени для их получения.

В-пятых, нужны дополнительные платежи за нестандартные габариты грузовых средств, либо избыток веса (особенно, если речь идет о грузах, предназначенных для нефтяной промышленности). Например, в Туркменистане сбор за одну загрузку составляет \$4,000 с дополнительными выплатами различным министерствам за оказание специальных услуг на всем протяжении маршрута.

Эффективность работы портов

Качество всех видов услуг, оказываемых портами достаточно низкое, хотя тарифные расценки, как считают многие пользователи достаточно умеренные, за исключением тарифов за пользование краном в порту Туркменбаши, которые чрезвычайно завышены.

Другие проблемы

- Российские власти предпринимают все меры для того, чтобы грузы провозились через их порты. С целой целью стали проводиться манипуляции железнодорожными тарифами с тем, чтобы перевести экспорт стали, ранее осуществлявшийся через Актау, на маршруты Махачкала и Астрахань. Украинские порты также страдают от подобных действий российского правительства. Нечто подобное происходит в настоящее время и в Балтийских портах.
- Интер-модальные трансферные затраты в бакинском порту высокие. Так, стоимость перемещения 40' трейлера между железной дорогой и портом составляет \$100.
- Документация намного сложнее, чем в Европе.
- Процедурные вопросы по транзитным грузам решаются крайне медленно, стоит очень дорого, и к тому же облагаются нелегальными платежами в Украине. При отказе выплачивать незаконные платежи, пользователь может столкнуться с серьезными проблемами, включая необоснованные задержки без каких-либо разъяснений, что может иметь плачевное последствие для скоропортящихся и дорогостоящих грузов. В Грузии также существуют серьезные проблемы, к которым можно отнести следующее:
 - Каждый контейнер должен эскортироваться представителями таможенной службы. Запрет на перемещение контейнеров в ночное время.
 - Отсутствие согласованных различными инстанциями документов.
 - Чрезмерный контроль за соответствием документов в ходе случайных остановок.
 - Чрезмерно затянутая процедура обработки документов и разрешений.
 - «Дорожный налог» на грузовые транспортные средства в Азербайджане в размере \$200

Контейнеры, пребывающие в Баку железной дорогой из Грузии должны в обязательном порядке пользоваться Кишлинским терминалом.

Все приведенные выше проблемы, а также иные, еще не рассмотренные, должны найти свое решение в проектах TRACECA.

9. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО СУДОХОДСТВУ

Основными судоходными линиями, играющими ключевую роль в проектах TRACECA, являются:

- Каспийское Морское Пароходство, Баку, Каспийское море
- Туркменское Морское Пароходство, Туркменбаши, Каспийское море
- Украинские паромы, функционирующие сообща с болгарскими операторами в Черном море.

9.1 Каспийское Морское Пароходство

9.1.1. Флот Каспийского Пароходства

Ключевой судоходной линией по развитию транзитных перевозок TRACECA является Каспийское Пароходство. Практически весь потенциальный объем транзитных перевозок TRACECA осуществляется по Каспийскому морю по маршрутам, связывающим Баку и Туркменбаши или Актау. В Каспийском море имеются и другие судоходные линии, однако на практике они не в состоянии конкурировать с Каспийским Пароходством. Сказанное подтверждается тем фактом, что бакинский порт производит обработку очень небольшого объема груза общего назначения на причалах, к которым не швартуются суда, плавающие вне юрисдикции Каспийского пароходства. Кроме того, в Каспийском море плавает большое число российских судов, но лишь немногие из них функционируют по маршрутам TRACECA. Анализ статистики бакинского порта показывает, что практически все суда, совершавшие заходы в 2001 году, были азербайджанскими, за редким исключением встречались российские и иранские суда.

Каспийское пароходство принадлежит государству. Его флот состоит в основном из судов, плававших в Каспийском море еще во время Советского Союза. Флот состоит из 70 судов (34 танкера и 26 сухогрузов, 8 железнодорожных, пассажирских паромов, типа «Дагестан» и 2 судов RoRo (не железнодорожные))

Большая часть флота в настоящее время функционирует, многие из них заняты перевозкой нефти из Туркменбаши и Актау в Иран и в меньшей степени Аз. Большая часть нефтеперевозок TRACECA осуществляется в 60-тонных железнодорожных цистернах.

В Средиземном, Черном и Азовском морях в настоящее время функционирует около 20 сухогрузов Каспийского пароходства. Два парома (не

железнодорожные) RoRo также функционировали вне пределов Каспийского моря вне далеком прошлом. В настоящее время один паром продолжает эксплуатироваться за пределом Каспийского моря, другой остается в Каспийском море. Следует отметить, что рентабельность за пределами Каспийского моря ниже, чем в его пределах.

9.1.2 Перевозки

В 2001 году Каспийским паромством было обработано 10 млн. тонн грузов, из которых 80% пришлось на долю маршрутов TRACECA.

Большая часть груза состояла из нефти, перевозимой танкерами и паромами. Двумя основными пунктами назначения были Иран и Азербайджан, Баку (для последующей перевозки в Батуми, Грузию).

Железнодорожные паромы, обслуживающие Туркменбаши и Актау, обработали в 2001 году около 1,8 млн. тонн груза, из которых 70% пришлось на нефть, а остальные на сухогруз, как об этом сообщает статистика бакинского порта.

Объемы грузоперевозок внутри и за пределами страны хорошо сбалансированы, практически весь паромный груз обрабатывается в железнодорожных вагонах. Объем перевозок автомобильных грузовых средств минимальный.

Объем паромной перевозок снизился с 6.0 млн. тонн в 1986 году до 0.6 млн. в 1993 году. С тех пор наблюдается неуклонное повышение тоннажа, хотя опять-таки большая часть грузоперевозок приходится на нефть. Численность пассажиров с 300,000 в 1989 до 93,000 в 1993, продолжает в настоящее время оставаться на низком уровне. В определенной мере это связано с проблемами получения виз для посещения Туркменистана, частью с изменениями законов, регулирующих торговлю фруктами и овощами между Азербайджаном и Туркменией

9.1.3. Общие доходы и расходы

В 2001 году доходы Каспийского паромства составили \$ 77 млн..

Следует отметить, что судоходные услуги составляют значительную часть общих морских транспортных затрат в Каспийском море, причем доходы Каспийского паромства вдвое превышают доходы трех портов – Актау, Туркменбаши и Баку, вместе взятых. Однако, большая часть доходов Каспийского паромства извлекается за счет нефтеперевозок и торговли внекаспийского региона.

В отчетах по портам указан рост прибыли в 2001 году (см. Таблица 9.1)

Таблица 9.1 Доходы и расходы Каспийского пароходства, 2001

		(\$ млн.)
Доходы		77
Из которых	Нефтяными танкерами	54
	Паромами	12
	Сухогрузом	8
	Другие	4
Затраты		59
		==
Баланс		18

В среднем доходы Каспийского пароходства исчислялись из расчета \$7.7 млн. за тонну в 2001 году. Данный показатель также включает груз, обработанный за пределами Каспийского моря.

Речь идет о комбинированном грузопотоке, включающем использование паромов, перевозку нефти и т.д.

Использование танкеров представляется более рентабельным чем паромов.

9.1.4 Тарифы

Ниже в обобщенном виде приводятся судоходные тарифы на паромные перевозки и контейнеры.

(Примечание: цифры, предоставленные консультанту из разных источников, иногда не соответствуют друг другу, поэтому точность их не гарантируется, однако, в любом случае, они превышают тарифы за оказание аналогичных услуг в мире).

Тарифы, взимаемые за перевозку контейнеров по Каспийскому морю, намного превышают международно принятые стандарты за одинаковую протяженность перевозки.

Например, ставка на 40' контейнер (2 TEU) из Баку в Туркменбаши (около 165 морских миль) составляет (хотя эти тарифы не опубликованы) около \$450 плюс пошлина за возвращение порожнего контейнера, размер которой соответствует стандарту. Удвоение расценки за возврат порожнего контейнера составляет пошлину в размере \$900 без скидок, однако возможны скидки, но даже при 50% скидки на обратный пробег, затраты составят \$675 за 40' контейнер.

Если сопоставить приведенные выше расценки с международно принятыми, выяснится, что последние намного ниже.

Так, например, фидерные расценки, устанавливаемые на перевозку груза из европейских в балтийские порта, ниже и покрывают гораздо большее

расстояние. Тарифы на преодоление 500-мильного расстояния из Гамбурга/Бременхавена в Литву и 700-мильное расстояние в Эстонию и Финляндию составляют всего \$500-550 за 40' контейнер.

Одним из немногих услуг с применением судов того же типа и размера является железнодорожный паром из Клайпеды, Литва в Скандинавию и Германию, расценки которого выше Каспийского пароходства. Тарифы из Клайпеды в Аарос, Дания (400 морских миль) составляет \$839 за 40' контейнер плюс \$427 за порожний возврат. Полученная в итоге сумма превышает аналогичную взимаемую на маршруте Баку-Туркменбаши, однако поскольку расстояние в приведенном примере в 2 раза выше, расценка за милю ниже.

Высокие фрахтовые расценки, взимаемые Каспийским пароходством, частично объясняются использованием паромов типа «Дагестан» для перевозок контейнеров и железнодорожных вагонов. Они слишком вместительные для грузов, которые подвергаются обработке. Их грузоподъемность применительно к контейнерам составляет всего лишь 56 TEU. В других странах указанные объемы проходят обработку в судах, размеры которых меньше 1,5 GRT. Их скорость также ниже проектной, потребляют они гораздо меньше топлива, чем паромы типа «Дагестан».

Повышенная грузоподъемность паромов типа «Дагестан» обусловлено тем, что первоначально они спроектированы как пассажирские паромы, однако в настоящее время численность перевозимых пассажиров очень мала. Можно зафрахтовать судно, на расстоянии до 165 морских миль по 100 TEU за \$2,000 в сутки, при этом общие затраты на поездки в оба конца намного ниже, чем в случае с паромами типа «Дагестан».

Поскольку доходы Каспийского пароходства идут на покрытие эксплуатационных затрат по всем паромам (независимо от резкого падения объемов перевозок), очевидно, что можно добиться определенной экономии средств путем отказа от использования отдельных судов.

Таблица 9.2
Расценки на паромные перевозки в Каспийском море

1. Груз на железнодорожных вагонах (15 м)

	\$ за погонный метр	\$ за 15 м железнодорожного вагона в один конец	Расстояние в км	\$ за тонн/км (а)
			порожний возврат	
Баку-Актау	525	1150	468	0.025
Баку-Туркменбаши	450	900	305	0.030

2. Железнодорожные вагоны, перевозящие контейнеры (2 на 15-метровый вагон)

	\$ за погонный метр	\$ за 1 на 15 м вагон			
		в один конец	Порожний возврат (в)	Расстояние в км	\$ за тонн/км (б)
Баку-Актау	35	262	525	468	0,093
Баку-Туркменбаши	30	225	450	305	0,12

(а) Загрузка в 50 тонн

(б) Загрузка в 12 тонн за 20' контейнер

(в) Порожний возврат обычный

Тарифы, на которые ссылаются различные пользователи и операторы, в определенной степени разнятся. Также речь идет об отдельных скидках на порожний возврат по некоторым маршрутам.

Таблица 9.3
Судоходные расценки на контейнеры, перевозимые судами многоцелевого назначения (порожний возврат)

	20' контейнер Поездка (загруженная, порожний возврат)	Расстояние в оба конца (км)	\$ за тонно/км
	\$		(а)
Баку-Актау	400	468	0,071
Баку-Туркменбаши	400	305	0,109

Источник: ВСЕОМ/Uniconsult (июль, 2001)

(а) 12 тонн на контейнер

В 1998 году тарифы на перевозку нефти в Каспийском море колебались в пределах 5-\$5.5, и \$6.5-\$8.0 за тонну в 2001 году. По международным стандартам указанные расценки считаются высокими. Основной причиной этого является небольшая грузоподъемность использованных танкеров, короткое расстояние, низкая осадка в основных портах, жесткие лимиты на осадку в Волго-Донском канале. Однако, судоходные тарифы в Каспийском море выше, чем можно было бы ожидать при эксплуатации столь малых судов.

Тарифы на фрахтовку судна также немногим выше международных стандартов. Фрахтовые ставки в 2002 году составили \$2.500 в сутки на небольшие сухогрузы (3,000 дедвейт) и \$4,500 в сутки на танкеры (5,000 дедвейт).

9.1.5 Избыточные мощности

Каспийское пароходство располагает большими избыточными мощностями в паромных перевозках. Общий объем перевезенного груза составил всего лишь 1,8 млн. тонн по сравнению с 6 млн. тонн в середине 1980 гг. Теоретическая максимальная избыточная мощность в 8 паромов обеспечивает перевозку 8 млн. тонн по обоим направлениям, однако преобладание перевозок нефти в западном направлении снижает общие сборы за порожний возврат.

В 2001 году избыточные мощности Каспийского пароходства по танкерам колебались в пределах 10-20%

9.1.6 Эксплуатационные расходы

В таблицах 9.4-9-7, Приложения V показаны эксплуатационные расходы по паромам и нефтяным танкерам.⁶

- Общие и ежедневные эксплуатационные затраты по паромам типа «Дагестан» (старые и новые) (Таблица 9.4). Проблема состоит в установлении величины капитальных затрат судов, так как они были переданы по наследству от бывшего СССР «даром». Предыдущая цена также не очень впечатляет, так как первоначальные цены устанавливались в рублях в тот период, когда обменный курс рубля к американскому доллару носил искусственный характер (Примечание: суда были закуплены у Югославии в 1980-х гг.) В тот период цена составляла \$40 млн., что намного превышает эквивалентную сумму сегодня.
- В 2002 году за \$40 млн. можно построить глубоководное контейнерное судно с 4,000 TEU, осадкой 13 м и длиной 280 м. Фидерное судно с 200 TEU может стоить менее \$5 млн.
- Во всяком случае, представляется маловероятным возможность сооружения судов указанного типа, так как новые суда имеют совсем другую конструкцию. В примечании к таблице конкретизируется соображение по данному вопросу.

⁶ Каспийское пароходство не представило фактические данные по доходам и расходам, отметив, что приведенные в таблице цифры расположены в порядке возрастания.

- Переменные и постоянные эксплуатационные затраты по Дагестанским паромам (Таблица 9.5). Затраты, носящие более или менее постоянный характер, включают капитальные затраты на судна плюс страхование, команда судна и руководство. К переменным затратам относятся топливо, поставки, обслуживание и ремонт.
- Общие эксплуатационные затраты на нефтяные танкеры 5,000 дедвейт и 10,000 дедвейт (Таблица 9.6). Капитальные затраты отнесены к затратам на возмещение, что отражает реальное положение дел в области. Каспийское пароходство и другие судоходные линии, функционирующие в Каспийском море, планируют закупить новые танкеры.

Переменные и постоянные эксплуатационные затраты на нефтяные танкеры (Table 9.7). При этом, затраты, являющиеся более или менее постоянными включают капитальные затраты на суда, плюс страхование, команда и администрация. К переменным затратам относятся топливо, поставки, обслуживание и ремонт.

Главный вывод, который можно сделать после изучения затрат, отмеченной в таблицах 9.4-9.7 следующий:

(a) По паромам

- Переменные затраты на паромы показаны в пределах 17-40% общих затрат в зависимости от того, является ли судно старым или новым.
- Ежедневные эксплуатационные затраты на паромы типа «Дагестан» намного превышают ежедневные фрахтовые затраты небольших контейнерных судов, способных перевозить грузы аналогичного тоннажа.

	(Ежедневные судовые затраты)	
	В порту	В море
Паромы типа Дагестан		
Грузоподъемность 28 железнодорожных вагонов или 56 TEU (a)		
Новые судна	\$6,576	\$8,496
Старые судна	\$2,662	\$4,822
Контейнерный фидер, 100 TEU, затраты на фрахт	\$2000 (b)	\$2750

(a) возможно произвести загрузку 3 TEU на 18 м железнодорожный вагон. Однако, на практике в Каспийском море и других местах это применяется редко.

(b) на мировом фрахтовом рынке (в напряженные периоды)

(б) По танкерам

- Переменные затраты по нефтяным танкерам составляют всего лишь 23-27% общих затрат (исключая портовые сборы) в зависимости от того, эксплуатируется старое или новое судно. Однако, это носит ограниченный

характер, так как нефтяные танкеры, как правило, используются весьма эффективно, поэтому оставшиеся избыточные мощности незначительны.

Льготные тарифы по транзитным перевозкам TRACECA.

Из сказанного можно сделать следующий вывод:

- По паромным перевозкам в Каспийском море имеются огромные избыточные мощности. Пятнадцать лет назад тем же папомным флотом перевозилось в три раза больше грузов – около 6 млн тонн.

9.1.7 СОПОСТАВЛЕНИЕ ДОХОДОВ И ЗАТРАТ

(а) По паромам

Доходы и затраты по паромам за 2001 год указаны в Таблице 9.8. Приведенные цифры включают лишь данные по грузовым операциям (число пассажиров весьма незначительно).

Из таблицы видно, что излишки по затратам очень низкие по старым судам (также низки капитальные затраты). Что касается новых судов (с высокими капитальными затратами) баланс отрицательный.

Таблица 9.8 (см. Приложение V к Таблицам 9.4-9.7)
Оценка доходов и затрат по паромам, грузовым операциям в 2001 году

В млн. долларов	По новым судам	По старым судам (возраст: 15 лет)
Доходы (а)	11.8	11.8
Затраты паромного флота		
8 судов при \$1.1-2.4 в год (см. Таблица 10.5)	18.9	8.8
Портовые сборы	2.6	2.6
Общие затраты	21.5	11.4
Излишки/дефицит	-9.7	0.4

Допущения		
(а) Доходы основаны на:		
- Грузоперевозках, 2001	1.2	млн. тонн, за исключением тары вагонов
- Средней загрузке вагонов	55	Тонны
- Средней длине вагона	13.5	Метры
- По средним тарифам	\$40	За линейный метр, включая порожний возврат

(б) портовые затраты включают: в основном \$800 за заход судна в Баку и \$2800 за заход судна в Туркменбаши за 709 рейсов в оба конца в 2001 году (источник: Статистические данные Бакинского порта)

(Б) ПО ТАНКЕРАМ

Затраты на транспортировку нефти по Каспийскому морю между Казахстаном и Азербайджаном составляют \$ за тонну, см. Таблицу 9.9. Указанная цифра намного ниже приведенных ранее тарифов (см. Раздел 9.1.4). Однако, танкерам приходится платить высокие портовые сборы в других портах для покрытия затрат, включая затраты на дноуглубительные работы.

Таблица 9.9

Затраты на перевозки нефти между Актау и Баку (\$)

Грузоподъемность судна, дедвейт	5.000	10.000
Актау-Баку		
Расстояние в морских милях	250	250
Скорость судна в узлах	11	13
Затраты на пребывание судна (\$/день)		
В порту (а)	3.242	6.041
В море (б)	4.538	8.784
Время на рейс в оба конца		
Дни, проведенные в море, включая возврат	1.89	1.60
Время простоя	0.11	0.40
Дни в порту (на загрузку, разгрузку)	2	2
Общее число дней на рейс в оба конца	4	4
Затраты на рейс в оба конца		
Время пребывания судна в море	8,595	14,077
Время пребывания судна в порту	6,829	14,482
Общие затраты на рейс в оба конца	15,424	28,559
Перевозка в тоннах	5.000	10.000
Затраты в \$ за тонну	3.1	2.9
(а) см. Таблицу 9.6		
(б) см. Таблица 9.6		

9.1.8 Взгляд на транспортную индустрию

Клиенты, пользующиеся услугами Каспийского Пароходства, не одобрительно высказывались об уровне услуг, оказываемых Пароходством. К сожалению, у них не было иного выбора, как обратиться к услугам этой компании, занимающей монопольные позиции в перевозках сухого груза по Каспийскому морю. Достаточно отметить, что в 2001 году показатели составили почти 90% судов, заходивших в бакинский порт. Объем не сухого груза, обработанного в Каспийском порту очень низкий. В технико-экономическом обосновании Ramboll/ЕБРР качество осуществленных пароходством операций по паромным терминалам в 1997 году также подверглась критике. Основной удар критики пришелся на «произвольный график отплытия и прибытия в сочетании с практикой незаконного ценоформирования, дополнительных сборов за сокращение времени ожидания клиентами паромных услуг. Общие незаконные сборы составляют почти 100% ставки официальных пошлин, а среднее время ожидания для грузовиков составило 5 дней. Мнения относятся того, насколько глубокие изменения произошли за последние 5 лет, разнятся, однако, все интервьюируемые заявили, что они рассматривают деятельность Каспийского Пароходства в качестве основного препятствия в деле развития транзитных перевозок. Основная критика сводится к тому, что пароходство, занимая монопольную позицию, проводит не гибкую, ни коммерческую, дорогостоящую политику в отношении своих клиентов.

Сказанное свидетельствует о глубине проблемы, особенно в свете того, что большая часть потенциального транзитного грузооборота TRACECA будет осуществляться через Каспийское пароходство.

9.1.9 Льготные тарифы по транзитным перевозкам TRACECA

Из сказанного выше можно сделать следующий вывод:

- Каспийские паромные перевозки располагают огромными избыточными мощностями. 15 лет назад тот же самый паромный флот перевозил грузов в 3 раза больше, чем сейчас – около 6 млн. тонн.
- Переменные затраты⁷ на обработку дополнительных объемов грузов намного ниже общих затрат. Даже в том случае, если новый груз нуждается в дополнительной перевозке, дополнительные затраты, включая портовые сборы составляют всего лишь 16% затрат на услуги нового судна (с высокими постоянными капитальными затратами) и около 36% затрат на услуги старого судна (с низкими постоянными капитальными затратами).

Однако имеются аргументы за и против тарифных скидок на паромные перевозки. Коротко их можно представить следующим образом.

Основной аргумент **против** снижения тарифов заключается в том, что Каспийские паромы, в определенной степени, находятся в таком же положении, что и Бакинский порт. Иными словами, большая часть паромного груза относится

⁷ Переменные затраты включают в основном топливо, большую часть обслуживания и ремонта, часть административных затрат. Постоянные затраты включают в основном амортизацию, зарплату и страхование.

к грузам TRACECA. В целях устранения угрозы падения рентабельности необходимо быть уверенным в том, что эластичность цен спроса выше спроса на оправдание тарифных скидок. Как отмечалось выше проблема эластичности цен усугубляется зависимостью от железнодорожных и портовых тарифов, а также судоходных тарифов, успешному применению которых препятствуют внетарифные барьеры, например, таможенные услуги.

Однако имеются аргументы и **за** применение скидок на транзитные перевозки. Их можно изложить следующим образом.

- Транспортники считают паромные тарифы основным препятствием на пути успешного использования маршрутов TRACECA.
- Судоходные грузовые расценки в Каспийском море превышают международные стандарты, особенно, если речь идет о кантейнерах.
- Хотя большая часть паромных перевозок относится к TRACECA, на нефтеперевозки приходится подавляющая их часть; поэтому нефть можно было бы вполне исключить из числа скидок TRACECA
- Паромные тарифы составляют большую часть общих транспортных расходов на маршрутах TRACECA, чем портовые тарифы. По этой причине скидки на паромные перевозки представляются более важными, чем скидки на портовые тарифы.

Из сказанного выше можно сделать вывод о том, что тарифные скидки на сухой груз, за исключением отдельных видов грузов, могут привести к увеличению объемов транзитных перевозок TRACECA. Однако, применение скидок можно ограничить рамками «новых» транзитных перевозок в отличие от ныне применяемых перевозок.

9.2 Туркменские Судоходные Линии (ТСЛ)

ТСЛ является государственной судоходной линией Туркменистана, включает в себя пароходную компанию, порт, морскую администрацию, полностью подчиненной непосредственно Кабинету Министров страны. Сохраняется вероятность того, что со временем портовые, пароходные и регулирующие функции будут осуществляться самостоятельно функционирующими организациями.

ТСЛ принадлежат 4 небольших сухогруза, каждый грузоподъемностью 2500-3000 дедвейт, построенный в 1992 году. Обычно фрахтуются на единичные рейсы. Линейные услуги отсутствуют.

В своей деятельности ТСЛ пользуется услугами агентств по выявлению клиентов для осуществления перевозок.

Все суда ТСЛ функционируют в Каспийском море. В середине 1990-х гг. они совершали плавание в Средиземное море (перевозка хлопка). Однако, рост

затрат, иные проблемы, в частности, связанные с использованием Волго-Донского канала привели к тому, что грузоперевозки по Черному/Средиземному морям были приостановлены. Однако, это имело и положительный результат, так как топливные затраты в Каспийском море ниже чем в других.

Грузоперевозки

В 2001 году ТСЛ было обработано 171,000 тонн груза, что намного ниже объемов грузов, обработанных Каспийским Пароходством (около 10 млн. тонн в 2001 году).

Кроме того, ТСЛ не занимается коммерческими операциями на маршрутах TRACECA. Основные маршруты пролегают в Иран и российские порты - Махачкала и Астрахань.

Доходы и расходы в 2001 году

Доходы и расходы ТСЛ в 2001 году были относительно низкими, составили \$1.5 млн. Однако, очевидно, что проводимые пароходством операции приносят прибыль.

Таблица 9.11
Доходы и расходы ТСЛ, 2001

	(\$ 000)
ДОХОДЫ	1,459
ЗАТРАТЫ	
Зарплата (a)	310
Страховка	63
Амортизация	13
Ремонт	63
Топливо	101
Другое (b)	512
Итого	1,061
Баланс	398

(a) Судходными операциями занимается персонал численностью в 225 человек, которые также принимают участие в буксирных операциях порта.

(b) Под «Другими» имеются ввиду, главным образом, портовые сборы.

Тарифы

Грузовые расценки, взимаемые ТСЛ, низкие, составляют всего лишь \$1,100 на судно/день с учетом 330 рабочих дней в году на 4 судна. Приведенные цифры намного ниже стандартных фрахтовых расценок на суда с аналогичными габаритами, которые на нормальных рынках составляют в целом \$2,000/сутки

(что обеспечивает компенсацию в размере 12%). Однако, ТСЛ эксплуатирует суда, которым 10 лет, не предусматривая обязательств на покрытие капитальных затрат (суда были получены бесплатно в наследство от бывшего СССР) и до сих пор не проводилась надлежащая их переоценка.

Из таблица 9.11 следует, что амортизационные скидки в 2001 году, как свидетельствуют представленные отчеты, составили всего лишь \$13,000. Если говорить с точки зрения реальной стоимости они должны составлять \$600,000-\$700,000 на 4 судна, с затратами около \$4 млн. на каждое и сроком эксплуатации в течение 25 лет. Кроме того, 12% компенсации по капитальным затратам потребует около \$2 млн. сверх суммы эксплуатационных расходов, тогда как фактические данные составляют \$410,000 сверх эксплуатационных расходов.

Основными маршрутами и фрахтовыми расценками, применяемыми в настоящее время являются следующие:

Фрахтовая расценка на рейс в оба конца

Туркменбаши – Иран	\$16,000 плюс Иранские портовые сборы
Туркменбаши – Махачкала	\$15,000 плюс портовые сборы
Туркменбаши – Астрахань	\$18,000 плюс портовые сборы

Суда ТСЛ редко заходят в Бакинский порт, поскольку все транзитные грузоперевозки осуществляются паромными и танкерными судами, принадлежащими Каспийскому Пароходству. ТСЛ не является конкурентом Каспийскому Пароходству (суда, заходящие в Бакинский порт, плавают под азербайджанским флагом, изредка – российским).

Основные грузоперевозки ТСЛ включают полипропилен, сырье, химикаты, кокс, соль и т.д.

9.3 Украинские паромы

Украинские паромы были основаны в 1995 году. В настоящее время занимаются оказанием паромных услуг, связывая Украину и Болгарию с Грузией. Численность персонала составляет 300 человек. Эксплуатируется 4 крупных железнодорожных паромов, построенных в советское время, причем 2 из них принадлежат Украине, 2 – Болгарии. Паромы были построены в 1978 году, имеют грузоподъемность в 108 железнодорожных вагонов или 900 автомобилей европейского стандарта. Грузоподъемность паромов в 4 раза превышает грузоподъемность Каспийских железнодорожных паромов.

Грузоперевозки

В 2001 год украинскими паромными судами было перевезено 800,000 тонн груза. Руководство паромной службы сообщает о том, что транзитные перевозки TRACECA составляют незначительную часть общих перевозок. Дело в том, что общие перевозки осуществляются с Грузией и Арменией и лишь 10% грузоперевозок носит транзитный характер. Основной причиной этого являются пограничные и таможенные проблемы.

Портовые пошлины

Украинские паромы освобождены от основных портовых сборов (карабельных, канальных, маячных, причальных) в Ильичевске, Варне, Батуми и Поти. Указанная практика исходит из положений, заключенных между этими странами межправительственных соглашений.

Единственным видом платежей является пошлины за контроль над перевозками и портовая инспекция. Для украинских судов размер пошлины составляет \$485 за заход судна, однако применительно к загруженному вагону выплачивается \$40 (исходя из тарифа в \$0.60 за тонну). Украинским паромам предоставлена скидка в размере 39%.

Пошлина, взимаемая в порту Поти составляет \$60 за загруженный вагон, в Батуми - \$125.

Морские грузовые расценки

На болгаро-грузинских и украино-грузинских маршрутах взимается \$840 за железнодорожный вагон. Размер тарифов за контейнеры (железнодорожные, практически те же самые, \$800 за 40' и \$400 за 20' контейнеры, из которых два контейнера могут перевозиться в 15-метровом вагоне (с порожних вагонов взимается половина этих тарифов).

Рентабельность

В 2001 году Украинские паромные перевозки работали безубыточно.

Отчеты о деятельности приведенных выше портов указывает на то, что наибольшие затраты приходятся на топливо и составляют 34% общих затрат, далее следуют портовые сборы (16%), зарплата (14%). В указанных отчетах не приводятся капитальные затраты, за исключением амортизационных (8%).