



Программа Европейского Союза Tacis TRACECA  
Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румыния, Таджикистан,  
Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан

## Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам

Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия,  
Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция,  
Туркменистан, Украина, Узбекистан

Завершающий Отчет Проекта

*Март 2004*



This project is funded by  
the European Union



A project implemented by  
Scott Wilson / Tebodin / Corporate Solution

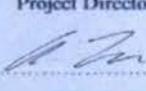
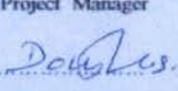


Published April 2004  
Copyright © 2002 by Tacis Services DG 1A, European Commission

Enquiries concerning reproduction should be sent to  
the Tacis Information Office  
European Commission, Aarlenstraat 88 1/ 06 Rue d'Arlon, B-1040 Brussels.

This report has been produced by Scott Wilson/Tebodin/Corporate Solutions. The findings, conclusions, interpretations expressed in this document are those of Scott Wilson/Tebodin/Corporate Solutions alone and should in no way be taken to reflect the policies or opinions of the European Commission

Form 1.2 REPORT COVER PAGE

Project Title:	Unified Policy for Transit Fees and Tariffs		
Contract Number:	01-0181		
Countries:	Armenia, Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Romania, Tajikistan, Turkey, Turkmenistan, Ukraine, and Uzbekistan.		
	<b>Local Recipient</b>	<b>EC Consultant</b>	
Name:	TRACECA IGC Permanent Secretariat	Scott Wilson	
Address:	8/2 General Aliyarbarkov Street Baku  AZ 370000 Azerbaijan	Scott House Basing View Basingstoke Hampshire RG21 4JG UK	
Tel. Number:	(994-12) 982-718	+44(1256) 461161	
Fax. Number:	(994-12) 892-718	+44(1256) 816835	
Contact Person:	Ludmila Trenkova Secretary General	Adrian Tite Project Director	Douglas Rashbush <sup>1</sup> Project Manager
Signatures:			

Date of Report: March 2004  
 Reporting Period: Dec 2001 to March 2004.  
 Author of the Report: Scott Wilson

EC M & E team	_____	_____	_____
	[name]	[signature]	[date]
EC Delegation	_____	_____	_____
	[name]	[signature]	[date]
TACIS Bureau [Task Manager]	_____	_____	_____
	[name]	[signature]	[date]

<sup>1</sup> Project Managers have been David Roberts (Dec 01 to September 02), Les Cheesman (October 2002 to November 2003) and Douglas Rashbush (December 2003 to March 2004). All have contributed to this report

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>1. КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА.....</b>	<b>7</b>
<b>2. АНАЛИЗ ХОДА ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА С МОМЕНТА ЕГО НАЧАЛА.....</b>	<b>8</b>
<b>3. ХОД ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА В ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД. 10</b>	
3.1. МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ.....	10
3.2. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.....	12
3.3. ПОРТЫ И СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ.....	13
3.4. СКВОЗНЫЕ ТАРИФЫ TRASESA (ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ).....	14
3.5. УЛУЧШЕНИЕ ДОСТУПА ПЕРЕВОЗЧИКОВ К УСЛУГАМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СИСТЕМЫ.....	15
3.6. РУКОВОДСТВО ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ.....	15
3.7. ПОДГОТОВКА.....	15
<b>4. ОБЩИЙ ОТЧЕТ ПО ХОДУ ПРОЕКТА.....</b>	<b>16</b>
4.1. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.....	17
4.2. МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.....	20
4.3. ПОРТЫ И СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ.....	22
<b>5. ОБСУЖДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ.....</b>	<b>23</b>
5.1. СООТВЕТСТВИЕ.....	23
5.2. СОВЕТ ГЛАВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ АДМИНИСТРАЦИЙ, ПОРТОВ И СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ.....	23
5.3. СОЗДАНИЕ РАБОЧИХ ГРУПП ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ, ПОРТАМ, СУДОХОДНЫМ КОМПАНИЯМ И АВТОМОБИЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ.....	24
5.4. НОВАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ТАРИФНАЯ МЕТОДОЛОГИЯ.....	25
5.5. АВТОМОБИЛЬНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ РАСЦЕНКИ.....	26
5.6. ПЕРЕВОЗКИ МОРСКИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА.....	26
<b>6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....</b>	<b>27</b>
<b>7. ВЫВОДЫ.....</b>	<b>28</b>
7.1. ОБЩЕЕ.....	28
7.2. МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ.....	29
7.3. ВИЗИТЫ СОТРУДНИКОВ ПО ПРОЕКТУ ВНУТРИ СТРАНЫ.....	30
7.4. МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ СЕМИНАРОВ.....	30
7.5. РУКОВОДСТВО СЕМИНАРАМИ И ПОДГОТОВКА.....	30
7.6. КРАТКОСРОЧНЫЕ РЕШЕНИЯ.....	31
7.7. ГРАФИК.....	31
<b>8. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ.....</b>	<b>33</b>

### Приложения:

#### **А Рабочие документы по автомобильным перевозкам:**

A1 Приоритетные проблемы, связанные со сборами за автомобильные перевозки

A2 Выбор политики автомобильных транзитных расценок

A3 Предложения по автомобильным транзитным расценкам

A4 Предложения по пошлинам за избыточные габариты и массу автотранспортных средств

A5 Единая политика по автомобильным транзитным сборам

**Б Морские перевозки :**

B1 Обзор по турецким портам

B2 Портовые и судоходные тарифы с учетом затрат. Анализ и рекомендации

**В Технические документы по железнодорожным перевозкам:**

B1 Техническое примечание 1. Транзитные тарифы Тгасеса .Руководство по ценообразованию

B2 Техническое примечание 2.Транзитные тарифы Тгасеса  
Практический код повышения стандартов клиентских услуг на железной дороге Тгасеса

B3 Техническое примечание 3.Транзитные тарифы Тгасеса . Маркетинг

B4 Техническое примечание 4.Транзитные тарифы Тгасеса . Оценка/Применение Эластичности Спроса по Ценам

B5 Техническое примечание 5.Транзитные тарифы Тгасеса . Анализ подходов экспедиционного агентства

B6 Техническое примечание 6. Проект нормативного документа и пояснительные заметки

B7 Сопоставление возможных ТТТс тарифами за оказание гуманитарной помощи Афганистану

B9 Предложения по пилотированию предлагаемой тарифной структуры ТТТ

B10 Техническое содействие. Проект от 12 Мая 2003г.

**Г Протоколы рабочих групп по автодорожным транзитным расценкам и тарифам:**

G1 Протокол по результатам первой рабочей группы по автодорожным транзитным расценкам и тарифам , 27-28 Ноября 2002, Баку

G2 Протокол по результатам второй рабочей группы по автодорожным транзитным расценкам и тарифам , 2-3 Июля 2003, Баку

G3 Протокол по результатам третьей рабочей группы по автодорожным транзитным расценкам и тарифам , 15-16 Октября 2003

**Д Протоколы рабочих групп по железнодорожным и морским транзитным расценкам и тарифам:**

D1 Протокол по итогам семинара полномочных представителей (экспертов) по тарифной политике администраций морского и железнодорожного транспорта, морских портов и судоходных компаний по теждународному транспортному коридору Тгасеса. Баку, 20 июня 2002г.

D2 Протокол по результатам встречи полномочных представителей (экспертов) по железнодорожных морских администраций, портов и судоходных компаний относительно тарифной политики по морским и железнодорожным транзитным услугам в транспортном коридоре Тгасеса (РГТРТ 2), Баку, 17 Октября 2002 г.

D3 Протокол заседания третьей рабочей группы представителей железнодорожных морских администраций, портов и судоходных компаний относительно тарифной

политики по морским и железнодорожным транзитным услугам в транспортном коридоре Трасеса , Баку, 15-16 апреля 2003г.

Д4 Протоколрезультатов 4-й встречи представителей железнодорожных дорог (экспертов), посвященной обсуждению вопросов тарифной политики по транзитным елезнодорожным транзитным услугам в транспортном коридоре Трасеса , Баку, 10-11 Марта 2004г.

Д5 Протокол заседания руководителей железных дорог, портов и судоходных компаний стран-участниц программы Трасеса

#### **Е Межправительственная Комиссия**

Е1 Вторая конференция (ежегодное заседание) Межправительственной Комиссии “Трасеса”, Ташкент, 24-25 Апреля 2002

Е1.1 Заключительные резолюции

Е2 Третье ежегодное заседанеи Межправительственной Комиссии “Трасеса”, Ереван, Республика Армения, 9-10 Октября 2003г.

Е2.2 Заключительные резолюции

## 1. КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА

**Название Проекта:** Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам

**Номер контракта:** 01-0181.00

**Страны:**

Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина и Узбекистан, а позднее Афганистан и Иран в качестве наблюдателей

**Широкие цели:**

Повышение конкурентоспособности коридора TRACECA по транзитным перевозкам

**Узкие цели:**

Повышение прозрачности тарифной и транзитной структуры расценок, устранение нелегальных, нефизических барьеров по оказанию эффективных торговых и транспортных услуг в регионе TRACECA

**Результаты:**

- Рабочие группы по транзитным расценкам и тарифам на автомобильных, железнодорожных и морских перевозках
- Анализ тарифов МТТ, рекомендации по их изменению
- Улучшенный выход перевозчиков на железнодорожную систему
- Улучшенная методология установления железнодорожных тарифов
- Реализация пилотного исследования ТТТ, 6 Технических Примечаний и Проект Регулирующего Документа
- Единая политика по автомобильным транзитным расценкам
- Анализ и рекомендации по морским расценкам и портовым сборам
- Руководство пользователя для транспортных операторов и перевозчиков

**Деятельность:**

- Создание рабочих групп
- Анализ предыдущей работы
- Разработка единой политики по автомобильным транзитным расценкам
- Оценка тарифов МТТ, рекомендации по их изменению
- Разработка улучшенной методологии по установлению железнодорожных тарифов
- Улучшение выхода перевозчика в железнодорожную систему
- Анализ и рекомендации по морским расценкам и портовым сборам
- Создание Совета Глав Железнодорожных Администраций
- Разработка руководства пользователя для транспортных операторов и перевозчиков
- Подготовка на местах, руководство развитием

**Целевая группа:**

Национальные комиссии 13-ти стран, рабочие группы, правительства этих стран, перевозчики, операторы, включая экспедиторские агентства

**Ресурсы:**

1469 человеко-дней специалистов ЕС, 170 человеко-месяцев местных ресурсов

**Дата начала проекта:** 14 декабря 2001 года **Длительность проекта:** 24+3 месяца

## 2. АНАЛИЗ ХОДА ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА С МОМЕНТА ЕГО НАЧАЛА

ПЛАНИРУЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ	КОММЕНТАРИИ
1. Создание рабочих групп (РГ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Были созданы региональные Рабочие Группы по Содействию Торговле (РГСТ) по железнодорожным, морским и автомобильным перевозкам, проведено 6 встреч в ПС TRACECA в Баку</li> <li>■ Национальные РГСТ по каждой стране под руководством национальных секретарей, созданы для сочетания деятельности 4-х проектов TRACECA. Дополнением к ним явились посещения стран сотрудниками проекта.</li> </ul>	Указанные меры способствуют эффективности жизнеспособности Рабочих Групп по всем проектам TRACECA
2. Анализ тарифов МТТ, рекомендации к их изменению	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Проведен анализ МТТ, представлены результаты. Подписан протокол, в соответствии с которым Консультанту предписывается разработка альтернативного подхода.</li> <li>■ Консультант предложил альтернативную методологию разработки тарифной политики. Структура методологии утверждена протоколом и ТТ TRACECA на основе нормативных затрат.</li> </ul>	Единодушное мнение о том, что МТТ устарела и нуждается в замене, протокол, пописанный в июне 2002 года, хотя некоторые страны продолжают извлекать прибыли от применения высоких расценок.
3. Улучшенный доступ перевозчиков к железнодорожной системе	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Опрос экспедиторов в отношении тарифов и уровня обслуживания железнодорожными компаниями. Заключение и выводы представлены на обсуждение 2-Ой Рабочей Группы по Региональным Железнодорожным и Морским Перевозкам.</li> <li>■ Результаты опроса представлены в виде Технического Примечания №5, «Опрос мнений перевозчиков», в разделе «Технические документы по железнодорожным перевозкам».</li> <li>■ Изданы рекомендации по Наилучшей Практике доступа перевозчиков к услугам железнодорожной системы, Техническое Примечание №2.</li> <li>■ Дальнейшие рекомендации по улучшению железнодорожного маркетинга согласно Техническому Примечанию № 3 по железнодорожным перевозкам.</li> </ul>	Ход реализации проекта необходимо тесно увязать с созданием Совета Глав Железнодорожных Администраций (ГЖА).
4. Улучшенная методология установления железнодорожных тарифов	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Различные стратегии ценообразования представлены в Техническом Примечании №1, «Руководство по установлению расценок».</li> <li>■ Оценка и использование ценовой эластичности спроса по ценам в форме руководства, Техническое Примечание №4.</li> <li>■ Методология и эффективность железнодорожных перевозок ТТТ TRACECA представлена и одобрена в принципе</li> <li>■ Разработан проект регулирующего документа, в котором содержатся все принципы и указания по практической реализации новой тарифной структуры TRACECA, Техническое Примечание №6</li> <li>■ Разработана пилотная схема для тестирования соответствующих операций</li> </ul>	Железнодорожные тарифы ТТТ TRACECA одобрены в принципе. Протокол о проведении предварительных исследований был согласован 10-11 марта 2004 года. Предварительное исследование ТТ должно проводиться 6 странами в течение 2004-2005. Может понадобиться соглашение по ТТТ, в случае успеха пилотных исследований - создание агентства или структуры ТТТ. Ход выполнения зависит от эффективности работы Совета

5. Совет Глав Железнодорожных Администраций	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Подготовлены предварительные версии повестки дня, Протокола и плана действий.</li> <li>■ Проведена презентация на предварительной встрече, Баку, июль 2003 года.</li> <li>■ Подготовлена презентация и представлена на заседании МПК в Ереване в октябре 2003 года.</li> </ul>	ГЖА. По согласованию, перенесен из Проекта М2 в Проект М18, так как М2 преждевременен. При условии поддержки со стороны МПК, должна быть проведена инаугурационная встреча.
6. Единая политика по автомобильным транзитным расценкам	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Заключительный перечень сборов и пропусков на автодорожные перевозки опубликован в Руководстве Пользователя, электронная версия которого может быть загружена с веб сайта проектов.</li> <li>■ Разработана и утверждена протоколом согласованная единая политика по автомобильным транзитным расценкам.</li> <li>■ Разработана и одобрена участниками РГСТ по автодорожному транспорту стратегия реализации, предварение в жизнь которой будет осуществляться через Национальные Рабочие Группы.</li> </ul>	Согласована политика и стратегия осуществления при содействии Рабочих Групп.
7. Анализ и рекомендации по морским расценкам и портовым сборам	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Завершен анализ расценок на перевозки морскими путями и портовых сборов.</li> <li>■ Рекомендации по тарифной политике были представлены и обсуждены на 3-ей встрече Рабочей Группы по региональным железнодорожным и морским перевозкам.</li> </ul>	Судоходные компании в большей степени осведомлены о скидках в целях повышения объема перевозок и проявляют большую гибкость. Порты проявляют меньшую гибкость.
8. Руководство пользователя для транспортных операторов и перевозчиков	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Содержание Руководства Пользователя было обсуждено и одобрено делегатами. По согласованию, Руководство Пользователя будет разрабатываться совместно с Постоянным Секретариатом и размещено на веб-сайте проектов.</li> </ul>	На веб-сайте представлены полезные первичные данные представлены и ссылки на другие источники информации.

### **3. ХОД ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА В ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД**

Первоначально планировалось, что Проект должен быть завершен к 14 декабря 2003 года, однако, в последствии, в соответствии с приложением к контракту, его выполнение продлевалось на 3 месяца т.е. до марта 2004 (продление контракта относится только ко времени осуществления проекта). Основная причина заключалась в получении гарантий относительно того, что Консультант сможет приступить к внедрению предлагаемых железнодорожных тарифов ТТТ TRACECA, в виде пилотной схемы в ряде ключевых стран-членов TRACECA. Дополнительное продление сроков Проекта в целях координации и мониторинга пилотных исследований не получило ожидаемого одобрения.

По утверждению Второго Отчета о Ходу Выполнения Проекта в мае 2003 года продолжилась работа по анализу ключевых проблем, установлению более тесных деловых отношений с заинтересованными странами, а также с Секретариатом МПК путем проведения регулярных встреч, посещений стран-членов TRACECA вместе с Генеральным Секретарем. В частности, в целях поддержки ряда инициатив TRACECA Генеральный Секретарь МПК, руководители координационной группы, Директор Проекта ЕПТРТ, а также Менеджер Проекта посетили Киев и Ильичевск на Украине в июне 2003 года.

В ходе проведенных встреч упор делался на разработку пилотной схемы железнодорожных тарифов ТТТ, являющийся результатом поддержки со стороны ряда стран TRACECA. Как следствие, Болгария, Молдова, Грузия, Азербайджан, Румыния и Турция согласились участвовать в пилотных исследованиях ТТТ, а Туркменистан, Украина и Иран - в качестве наблюдателей. Представители этих стран приняли участие в работе семинара (10-11 марта 2004 года), посвященного разработке пилотных исследований ТТТ, согласованию тарифной структуры и расценок, а также утверждению учетных ставок по контейнерам. По итогам семинара был подписан протокол, создана подгруппа по пилотному исследованию ТТТ во главе с железной дорогой Грузии, назначена дата следующей встречи (июнь 2004 года). Таким образом, были предприняты наиболее эффективные шаги по реализации достигнутых договоренностей.

#### **3.1. Международный автомобильный транспорт**

Консультантом была предложена предварительная версия стратегии, подготовленная с целью продолжения обсуждений в ходе второй встречи Рабочей Группы по Транзитным Расценкам и Тарифам.

Выше упомянутая информация включена в данный отчет под названием **«Предложения по Автомобильным Транзитным Расценкам, май 2003»**.

На встрече присутствовали представители всех стран-участниц TRACECA за исключением представителей Армении и Туркменистана, которые к сожалению не смогли присутствовать; было достигнуто единовременное соглашение в отношении многих аспектов политики автодорожных сборов, включая:

- рамки исчисления транзитных расценок;

- стратегия исполнения единой политики по транзитным расценкам, включая установление максимального уровня транзитных расценок в краткосрочной перспективе.

Достигнутые соглашения нашли свое соглашение в проекте документа, включенного в данный отчет в виде приложения под названием **«Протокол Второго Заседания Рабочей Группы по Транзитным Расценкам и Тарифам Автомобильного Транспорта» («РГТРТ2»)**.

Была обговорена подготовка Консультантом проекта единой политики на основе соглашений, достигнутых в ходе первого и второго Заседаний РГТРТ2, для ознакомления до третьего заседания в октябре 2003 года. Участникам заседания было также предложено предоставить свои комментарии в отношении возможных действий, которые могут быть предприняты каждой из стран на пути предварения в жизнь единой политики транзитных сборов. Поступило несколько предложений по поводу изменения стратегии осуществления, но, вследствие предложений, поступивших со стороны других участников, был проведен анализ, результаты которого представлены в проекте документа **«Предложения по пошлинам за избыточные габариты и массу автотранспортных средств»** август 2003 года.

На основе вышеизложенной информации, был разработан проект единой политики, информация о котором содержится в приложении **«Проект Единой Политики по Автомобильным Транзитным Расценкам»**, август 2003 года.

Для полного отражения договоренностей, достигнутых в ходе работы РГТРТ, текст документа практически в точности отражает тексты соглашений, подписанных в ходе работы РГТРТ1 и РГТРТ2. Дополнительный текст был включен с целью улучшения презентации документа и внесения изменений, предложенных в отношении пошлин за избыточные габариты и массу автотранспортных средств (документ, предложенный в августе 2003 года). Материал в приложениях был, в основном, собран из проектов технических документов, обсужденных в ходе встреч РГТРТ.

На третьей встрече РГТРТ в октябре 2003 года присутствовали представители всех стран-участниц, за исключением Армении и Туркменистана. За исключением незначительных поправок в отношении пошлин за избыточные габариты и массу автотранспортных средств, участники Рабочей Группы единогласно приняли предложенный текст документа.

Консультанту было поручено подготовить: (а) окончательную версию Единой Политики по Автомобильным Транзитным Расценкам и (б) окончательную версию Стратегии Осуществления Единой Политики, включая перечень действий со стороны каждого из правительств стран-членов TRASECA, планируемых для предварения в жизнь Единой Политики.

Достигнутые соглашения изложены в:

- Протоколе Третьей Встречи Рабочей Группы по Автотранспортным Транзитным Расценкам и Тарифам (в дальнейшем, РГТРТ3).

По просьбе участников РГТРТ, Консультантом были подготовлены и распространены всем участникам окончательные версии технических документов по:

- Единой Политике по Автотранспортным Транзитным Расценкам (октябрь 2003 года), проект которого был подготовлен в августе 2003 года; данная версия документа была принята участниками встречи;
- Предложения по Автомобильным транзитным Расценкам (октябрь 2003 года), проект которого был подготовлен в мае 2003 года; данная версия документа по стратегии осуществления была принята участниками встречи.

Участники РГТРТ сочли уместным использование документа Национальными Секретариатами в целях предварения в жизнь принятой Единой Политики путем внесения изменений, при содействии проекта ОЮБТТ, в Приложение, касающееся автотранспортных аспектов Основного Многостороннего Соглашения (ОМС).

В целях осуществления принятой Политики, членами РГТРТ было согласовано представление двух вышеназванных документов соответствующим Национальным Комиссиям, при содействии Национальных Секретарей.

Эти шаги нацелены на начало обсуждений и применение согласованной Единой Политики в каждой из стран TRACECA и поддержание жизнеспособности проекта.

### **3.2. Международные железнодорожные перевозки**

Достигнутый в указанном направлении прогресс нашел свое отражение в 4 протоколах, подписанных представителями стран-участниц, представленных в рабочих группах по тарифам за транзитные перевозки (РГТТП). Подтвердив необходимость создания новой железнодорожной тарифной структуры, делегаты 3 апрельского семинара 2003 года поддержали ключевые компоненты новой Транзитной Тарифной структуры TRACECA (ТТТ). В целом, ТТТ строится с учетом затрат, за основную единицу принимается вагон/км, но не тонна/км, что исключает зависимость от перевозимого товара, и состоит из четырех компонентов: передвижение, терминал, пошлины за использование инфраструктуры и обработка/комиссионные.

Следует отметить, что ТТТ должна заменить прежнюю структуру МТТ/СНГ, что подразумевает придание этой структуре исполнительных полномочий жизненно необходимым фактором. В ЕПТРТ представлена характеристика такой структуры. Также имеется первый проект регулирующего документа (см. Техническое Примечание, №6), который может понадобиться при условии принятия последнего. Заслуживает внимания то обстоятельство, что все стороны договорились о том, что ТТТ должна денонсироваться в Euro, заменяя тем самым швейцарский франк и американский доллар. 6 стран поддержали тестирование ТТТ в рамках пилотного проекта.

На 4 встрече РГТТП в марте 2004 года была согласована программа тестирования ТТТ, включая эксперимент с новой единообразной ставкой на контейнеры на основе ТТТ. Кроме того, на этой встрече были избраны Председатель (Грузинские железные дороги) и технический помощник (Постоянный Секретариат TRACECA).

На встрече Национальных Секретарей в Ташкенте в мае 2003 года была выражена поддержка идеи создания Совета Глав Железных Дорог. Позднее было решено, что из-за интермодального характера деятельности TRACECA необходимо к решению данного вопроса подключить Порты и Судоходные Компании.

В июле 2003 года Министерство Транспорта Азербайджана организовало в Баку встречу с представителями железнодорожных управлений, портов и судоходных компаний каждой из 13 стран TRACECA для участия в подписании Меморандума о Взаимопонимании между МПК TRACECA и Международным Союзом Железных Дорог (Париж), а также в обсуждении вопроса о создании Совета. Идея создания Совета была поддержана участниками конференции МПК в Ереване, октябрь 2003.

В момент составления отчета Совет Глав Железных Дорог (СГЖД) не провел инаугурационную встречу, что предстоит провести РГТРТ. Группа по разработке пилотной схемы будет тесно сотрудничать с национальными секретарями для достижения поставленной цели.

### **3.3. Порты и судоходные компании**

На всех проведенных семинарах и встречах упор делался на том, что портовые тарифы на транзитные перевозки по маршрутам TRACECA должны дисконтироваться до уровня, основанного на краткосрочных переменных затратах, что в принципе и было достигнуто. Однако, учитывая местные условия и ограничения, консультант не сумел добиться утверждения скидок, на которые надеялся. Были внесены редакционные поправки в протоколы семинаров в целях достижения возможного компромисса по данному вопросу.

Последующим проектам необходимо продолжать добиваться большей гибкости тарифов и тем самым стимулировать привлечение дополнительного грузопотока к коридору TRACECA. Подобный подход отразит то, что необходимо осуществить другим транспортным провайдерам в своих странах для развития нового бизнеса.

Всем заинтересованным сторонам был разослан обзор по турецким портам, правда, по мнению консультанта, содержание этого обзора не отразилось заметно на рекомендациях и заключительной части ЕПТРТ. Однако, учитывая желание Ирана и Афганистана вступить в TRACECA и подписать ОМС, «Турецкий Вариант» маршрута между Европой и Центральной Азией предоставит перевозчикам дополнительные альтернативы.

Заключительный рабочий документ, озаглавленный «Тарифы по Портовым и Морским Перевозкам с Учетом Затрат, Анализ и Рекомендации», был разослан заинтересованным сторонам, при этом упор был сделан на вопросах, связанных с завершением Проекта, обратной связи с пользователями. В документе нашла отражение идея использования сквозных тарифов в коридоре TRACECA, над которой будет проводиться работа в течение периода продления проекта.

Среди других важных выводов можно выделить следующие;

- в портах и судоходных компаниях TRACECA имеются избыточные мощности, что в сочетании с низкими переменными затратами означает, что тарифы с учетом затрат можно реализовать с сохранением рентабельности;

- текущая устойчивая финансовая позиция большинства портов свидетельствует о том, что они в состоянии осуществить эксперимент со льготными тарифами для стимулирования перевозок;
- финансовые перспективы этих портов не улучшатся, пока не будут предприняты активные шаги по реализации поставленной цели;
- настало время развернуть деловую активность в сфере транзитных перевозок за счет значительного снижения тарифных ставок при сохранении скромной доли прибыли;
- участники обсуждений подчеркнули, что одни лишь скидки по портовым сборам не могут играть решающую роль для привлечения транзитных перевозок; указанные скидки должны быть звеном в цепочке льготных тарифов, предлагаемых железнодорожными компаниями, портами и судоходными компаниями;
- в ходе дискуссий делегатами поднимались и другие вопросы, не связанные с тарифами, в частности, таможенной очистке запломбированных контейнеров в портах при минимальном участии таможенной службы.

#### **3.4. Сквозные тарифы TRACECA (интермодальные)**

Была произведена оценка спроса на коридор TRACECA, включая чувствительность грузопотоков на конкурирующих маршрутах и транспортных режимах. В техническом документе (Техническое Примечание №4 прилагается) приводится ценовая эластичность спроса, которую можно применить в коридоре TRACECA.

Идея применения интермодальных (сквозных) тарифов по железнодорожным, портовым и судоходным перевозкам выдвигалась перед участниками всех семинаров. Концепция «единой витрины» для обслуживания клиентов также предлагалась на рассмотрение делегатов. Препятствием на пути развития грузоперевозок по коридору TRACECA делегаты признали проблему многосервисных провайдеров с различными контрактными условиями.

Текущее соглашение по оказанию гуманитарной помощи Афганистану основано на применении обговоренных расценок по упрощенным ставкам в долларах США за единицу вагона или контейнера (в Проекте ставилась задача стимулировать использование Еуго, однако, пришлось согласиться с тем, что ставки по USD в настоящее время более широко распространены).

Настоящее соглашение распространяется на 5 стран TRACECA, осуществляющих гуманитарные перевозки в Афганистан и Центральную Азию. Кроме того, были снижены расценки на других маршрутах в интересах оказания гуманитарной помощи Афганистану.

На апрельском 2003 года семинаре по железнодорожным и морским перевозкам было выдвинуто предложение о том, чтобы действие соглашения о специальных тарифах по Афганистану было распространено в качестве эксперимента и на дополнительные грузоперевозки TRACECA и, в частности, контейнерные перевозки. Делегаты в принципе одобрили эту идею, обратившись с просьбой предоставить им

пересмотренный меморандум. Следует отметить, что расценки по ТТТ, МТТ и Афганистану были признаны совместимыми.

В Техническом Примечании №1 - Прилагается Руководство по Ценообразованию - рекомендуется методология ценообразования, основанная на идее сквозных тарифов и ТТТ.

Необходимо подчеркнуть, что в регулирующем документе ТТТ (см. Техническое Примечание №6) нашли отражение вопросы, связанные с портами и судоходными компаниями, а также железными дорогами. Необходима дальнейшая разработка этого вопроса.

### **3.5. Улучшение доступа перевозчиков к услугам железнодорожной системы**

В Техническом Примечании 2, «Наилучшая практика доступа перевозчиков к услугам железнодорожной системы», прилагаемом к настоящему отчету, приводятся заключения и рекомендации, отмечается, что перевозчики одобряют единую политику по транзитным тарифам в коридоре TRACESA. Соответствующий обзор был разослан делегатам-участникам семинара по железным дорогам, портам и судоходным компаниям в виде проекта для последующих комментариев. В настоящее время обзор завершен, необходимо дождаться результатов реализации пилотной схемы по железным дорогам.

Участники семинара подчеркнули важность учета возможностей рынка на железных дорогах TRACESA. В проекте ЕПТРТ нашли свое отражение попытки усилить роль маркетинга в обеспечении эффективности железнодорожных перевозок (см. Техническое Примечание №3).

### **3.6. Руководство пользователя**

Как отмечалось на начальном этапе, предлагаемое Руководство пользователя публикуется в настоящее время в цифровом формате, как компонент объединенного веб сайта для трех проектов TRACESA. В Руководстве содержатся в основном сведения о постоянно меняющихся маршрутах и услугах в коридоре TRACESA. Поскольку многие сервисные провайдеры имеют собственные вебсайты, для обеспечения точности и регулярности получаемой информации, было бы целесообразно указать гиперссылки на эти вебсайты. Национальные секретари ряда стран TRACESA уже представили детальные сведения о наиболее эффективных провайдерах своих стран.

### **3.7. Подготовка**

Подготовка на местах и передача технологий нашли отражение в рабочих документах, а также материалах дискуссий, с которыми ознакомились делегаты и национальные секретари. Кроме того, состоялись обсуждения со специалистами МПК TRACESA в рамках проведенных семинаров, а также в ходе визитов в страны-члены организации. Были выдвинуты предложения по совершенствованию местным персоналом языковых навыков, технических знаний в области информационных технологий, управления Проектом.

#### 4. ОБЩИЙ ОТЧЕТ ПО ХОДУ ПРОЕКТА

Основная цель Проекта заключается в увеличении объемов перевозок по железной и автомобильной дорогам, речным и морским путем по/через 13 стран TRACECA на основе единой политики по транзитным расценкам и тарифам. Хотя на маршрутах TRACECA и наблюдается заметный рост перевозок, нельзя утверждать, что это стало возможным благодаря реализации настоящего Проекта. Дело в том, что рост был достигнут за счет перевозок сырой нефти и нефтепродуктов.

Однако, 12 из 13 стран TRACECA одобрили в принципе новые железнодорожные тарифы (ТТТ), и, благодаря пилотному проекту, можно надеяться на то, что тесное сотрудничество ознаменуется применением более конкурентоспособных сквозных тарифов для привлечения контейнерных и иных перевозок с других альтернативных маршрутов.

Проект стартовал в декабре 2001 года с участием консультантов, посетивших все страны TRACECA за период до ноября 2003 года. Здание под МПК TRACECA было отведено в Баку, Азербайджан, в декабре 2001 года, в нем располагался штат местных сотрудников, включая руководителя офиса, устного и письменного переводчиков. Начиная с этого времени, стали осуществляться визиты для обсуждения итогов проделанной работы в рамках пилотной схемы ТТТ. Отчет о начальном этапе реализации Проекта был опубликован в апреле 2002 года, отчет о проделанной работе-1 - в октябре 2002 года, о проделанной работе-2 - в апреле 2003 года и о проделанной работе-3/заключительный проект - в октябре 2003 года.

Как отмечалось в предыдущих отчетах о проделанной работе, изначально упор делался на получение данных о текущей ситуации на всех режимах перевозок с тем, чтобы накопленные сведения можно было отразить в проектах рабочих документов, а затем разослать их делегатам международных семинаров, проводившихся в Баку, и далее передать их Национальным Секретарям и Рабочим Группам по Развитию Торговли каждой из стран TRACECA. Из предыдущей работы, проделанной в регионе, всем были хорошо известны материально-технические проблемы на этапе сбора необходимых данных во всех 13 странах, и данная фаза проекта заняла больше времени, чем планировалось.

Изменения в акцентах деятельности координационной группы TRACECA, начавшиеся в ноябре 2002 года, обусловили создание местных рабочих групп по развитию торговли в рамках расширения работы по проекту пересечения границ. Задача заключалась в том, чтобы способствовать координации трех проектов TRACECA (по пересечению границ, юридическим аспектам и применению тарифов). Ставилась цель более эффективного информирования о ходе реализации всех проектов, распространения данных среди заинтересованных сторон и где возможно претворения в жизнь.

Применительно к Проекту ЕПТРТ это означает, что многие делегаты, принимавшие участие в работе международных семинаров в Баку (где они встречались со своими коллегами из других стран), входили в состав местных Рабочих Групп по Развитию Торговли, руководимых Национальными Секретарями.

Проект ЕПТРТ явился таким образом единственным проектом, в основу которого был положен принцип приглашения делегатов из каждой страны посетить Баку, что позволило им глубже понять не только проблемы своих стран, но и узнать позиции

других стран TRACECA по интересующим вопросам. В ходе контактов делегаты лучше узнали друг друга, беспокоящие их проблемы, обсудили пути их решения на основе большего взаимопонимания.

На проведенных в Баку встречах обсуждались вопросы, затрагивавшие все виды перевозок. Изначально было решено провести 4 семинара по каждому виду перевозок, однако, в дальнейшем стало очевидно, что участники семинаров по железнодорожным и морским перевозкам достигли договоренностей по всем вопросам уже на третьем семинаре.

Итоги третьего семинара были продолжены на четвертой встрече, состоявшейся в Баку в июле 2003 года, в ходе которой состоялись дискуссии о создании Совета Глав Железнодорожных Администраций, Портов и Судоходных Компаний. Достигнутые по результатам этой встречи договоренности были ратифицированы в Ереване в октябре 2003 года, нашли дальнейшее отражение в подготовке Плана Действий, включавшего также разработку пилотной схемы ТТТ по железнодорожным тарифам. Заключительная встреча по пилотной схеме ТТТ состоялась в конце продленного срока реализации Проекта, март 2004 года.

Следует отметить, что с самого начала было решено составлять протоколы, в которых отражался прогресс, достигнутый в реализации Проекта. Фактически, таких протоколов насчитывается восемь: четыре по портам и судоходным компаниям, три - по автомобильным перевозкам, один - по учреждению Совета Глав Железнодорожных Администраций, Портов и Судоходных Компаний. Специалисты проекта были ответственными за подготовку всех протоколов.

#### **4.1. Железнодорожные перевозки**

Региональные железнодорожные компании TRACECA в течение долгого времени стремились к применению простой транзитной тарифной системы и простой методологии расчета тарифов. Для этого Техническое Задание предусматривало анализ существующей международной транзитной тарифной системы, разработку рекомендаций по изменению системы и предложения для разработки новой методологии расчета транзитных тарифов. Надо отметить, что Техническое Задание предполагало определенные трудности в этой связи и даже нежелание сотрудничества, как это было в случае с SYSTRA в 1996 году. Однако ситуация с данным проектом сложилась благоприятная и результаты превзошли все ожидания.

ЕПТРТ TRACECA TACIS удовлетворили требования Технического задания, и что более важно, требования стран-членов TRACECA, представляя странам-членам TRACECA тарифную систему под названием Транзитные Тарифы TRACECA (ТТТ). 12 стран TRACECA одобрили в принципе эту систему. Пилотная схема ТТТ была принята 6 странами.

Основная ценовая единица ТТТ - вагон, таким образом настоящая структура МТТ, основанная на единице «товар», отменяется. ТТТ представляет собой 4-частную структуру, предусматривающую отделение операций от инфраструктуры, учет пошлин за терминальные услуги, включая сборы, поставки и выход в порт, а также пошлины за обработку грузов или комиссионные.

ТТТ основаны на нормативных долгосрочных переменных затратах. Нормативные в том смысле, что необходимо достичь консенсуса по затратам между 12 региональными железными дорогами с учетом того важного обстоятельства, что исторические затраты могут оказаться не столь эффективными при создании будущей тарифной структуры. Долгосрочные в том смысле, что затраты, связанные с обновлением активов, необходимо учитывать, если железнодорожные перевозки носят долговременный характер. В целях калькуляции различий в затратах по технической конфигурации каждой железной дороги экспертами были рассчитаны национальные коэффициенты по каждой из стран TRACECA.

Применение подходов, основанных на учете затрат, позволило четко выявить различия в затратах между железнодорожными перевозчиками. Логически обоснованные ТТТ могут в будущем стать основой стимулирующего ценообразования железнодорожных перевозок с учетом требований рынка и затрат.

При разработке ТТТ ставилась задача отразить географические условия каждой страны и соответствовать мультимодальным требованиям TRACECA. Достижению этих задач помогли проведенные в Баку семинары, в работе которых принимали участие делегаты от железнодорожных структур всех стран. Помимо семинаров, состоялись также внутренние встречи и обсуждения в каждой из стран.

Характерной особенностью любой тарифной системы является обязательный для всех ее участников характер, ее способность регулировать тарифы путем внесения периодических изменений. Данная особенность тарифной системы нашла свое отражение в предложении ЕПТРТ создать соответствующее агентство или ведомство ТТТ. Предполагается, что данное агенство полностью самофинансируемое, и техническое содействие со стороны ЕС в плане разработки соответствующих инструкций и процедур для пользователей ТТТА было бы как нельзя кстати.

Упомянутые выше вопросы были включены в повестку дня Совета Глав Железнодорожных Администраций, Портов и Судоходных Компаний, проведенного в Ереване в октябре 2003 года. Среди других вопросов повестки дня, нашедших отражение в Плане Действий, заслуживают внимания решение проблемы простоя вагонов, гармонизация соответствующих юридических процедур, процедурные изменения при пересечении границ, облегчение мультимодальных перевозок, планирование инвестиций, обучение персонала.

Совет Глав Железнодорожных Администраций предоставляет возможность решения проблем мультимодального транспорта транспортными операторами, а не государственными чиновниками, на протяжении коридора TRACECA. В этом смысле портовые и судоходные компании, а также железные дороги в будущем будут зависеть от коммерческих структур. К настоящему отчету прилагается Ереванское Соглашение и план действий, сформулированные Постоянным Секретариатом при содействии проекта ЕПТРТ.

Благодаря поддержке, не предусмотренной Техническим Заданием, железнодорожный компонент ЕПТРТ продвинулся вперед к попытке практического применения ТТТ. Результатом явились технические примечания и руководство по применению ТТТ, которые могут быть изданы агенством/ведомством ТТТ для пользователей системой ТТТ.

Ниже приводятся краткие описания 6 технических примечаний:

#### Техническое Примечание 1. Руководство по ценообразованию. Издание 1

Транспортным оператором TRACECA необходимо согласовать общие подходы к ценообразованию на транспортные услуги

В Техническом Примечание 1 приводятся соответствующие сведения и инструкции по ценообразованию в рамках ТТТ, в частности, речь идет о скидках, о привлечении дополнительных грузоперевозок или новых перевозок, перемене маршрута, потребностях в информации и опросах.

#### Техническое Примечание 2. Наиболее эффективная практика доступа операторов к услугам железнодорожной системы. Издание 1

По результатам анализа деятельности пользователей, в настоящем примечании предлагаются рекомендации по улучшению связей между потребителем и железнодорожным оператором. Некоторые из рекомендаций подлежат разработке в предстоящих проектах TRACECA, речь идет о упрощении и гармонизации тарифов, общих условиях перевозок. В других рекомендациях речь идет об обучении персонала, разработке процедур.

#### Техническое Примечание 3. Усиление железнодорожного маркетинга.. Издание 1

Сталкиваясь с жесткой конкуренцией со стороны автомобильного транспорта, железным дорогам предстоит предпринять шаги по направлению проактивного маркетинга, а не довольствоваться поддержанием прежних отношений. В настоящем примечании приводятся критические рекомендации, направленные на расширение профиля железнодорожных перевозок, увеличении их объема.

#### Техническое Примечание 4. Оценка и использование эластичности спроса по ценам. Издание 1

Существенным компонентом маркетинга является получение данных по ценам и спросу по различным типам перевозок. Нефть представляет собой не эластичный груз, грузы меньшей стоимости более чувствительны в ценовом плане, контейнерные перевозки более чувствительны ко времени чем цена. Предлагая широкий выбор эластичности спроса по ценам, настоящее примечание предоставляет данные о методологии, приводит характерные примеры.

#### Техническое Примечание 5. Анализ подходов экспедитора.

Железные дороги имеют небольшой опыт в сфере изучения рынка и анализа действий пользователя. В настоящем примечании предлагаются результаты проведенного анализа в разных регионах.

#### Техническое Примечание 6. Проект регулирующего документа ТТТ.

Важным компонентом ТТТ является регулирующий документ, в котором приводятся определения, требования, обязательства, процедуры термины и условия. В нем содержится проект документа, который явился бы основополагающим документом для

соглашения, заменяющего МТТ. В нем содержатся тарифные расценки, информация о нормативной основе, расстояниях, функциях регулирующего органа.

На заключительном семинаре, проводившемся в марте 2004 года, было достигнуто соглашение о программе, параметрах мониторинга и организационной структуре.

Несмотря на местную поддержку, ТТТ нуждается в поддержке ЕС в вопросе обеспечения нужного механизма, как например модели нормативных расчетов для обновления тарифов, а также в разработке независимым специалистом тарифного соглашения.

#### **4.2. Международные автомобильные перевозки**

Проектом ЕПТРТ была разработана единая политика сборов за автотранспортные перевозки, принятая экспертами и операторами практически всех стран TRACECA. Проектом была также разработана стратегия осуществления этой политики, также принятая экспертами и операторами и основанная на реальных затратах.

Работа по Проекту была разбита на два этапа:

- предварительная работа, состоявшая из изучения проделанной работы и нахождения основы для образования сборов и разрешений на перевозки автотранспортными средствами, для выявления основных проблем и требований к более подробному рассмотрению вопроса;
- рациональный анализ проведение исследований с целью определения единой политики и стратегии ее осуществления, в соответствии с ОМС, соотнося расценки с издержками в каждой из стран.

Работа по проекту осуществлялась при тесном сотрудничестве с представителями всех стран TRACECA. На первом этапе, параллельно разработке двух опросов для каждой из стран, эксперты проекта посетили представителей государственных структур и пользователей услуг автодорожного транспорта, с целью выявления приоритетов транспортной политики, понимания текущих проблем и разъяснения собранной информации.

На втором этапе, эксперты проекта осуществляли тесное сотрудничество с членами РГСТ автодорожных перевозок, состоявших по крайней мере из двух представителей от каждой из стран – одного представителя операторов и одного представителя государственных структур (чаще всего, технического эксперта по политике транзитных расценок). Консультантом были подготовлены следующие документы:

- I. Приоритетные проблемы, связанные со сборами за автомобильные перевозки октябрь 2002 года;
- II. Выбор политики автомобильных транзитных расценок, октябрь 2002 года;
- III. Предложения по автомобильным транзитным расценкам;
- IV. Предложения по пошлинам за избыточные габариты и массу транспортных средств, август 2003 года;
- V. Единая политика по автомобильным транзитным сборам, август 2003 года (проект документа, окончательная версия разработана в октябре 2003 года).

В большинстве случаев, протоколы документов содержали несколько вариантов политики (при условии их соответствия ОМС и целям единой политики). Предложенные альтернативы обсуждались участниками РГСТ в ходе трех международных встреч в Баку. Результаты обсуждения нашли отражение в трех Протоколах и сформировали основу единой политики и стратегии ее осуществления.

Тесное сотрудничество между экспертами проекта и членами РГСТ способствовало проведению детального анализа и формулированию практических рекомендаций, соответствующих целям единой политики и разрешающие сомнения стран-участниц. Успешность применения такого подхода становится еще более очевидной, учитывая единогласную поддержку со стороны участников семинара.

Согласованная единая политика и стратегия осуществления нашли отражение в Технических Документах (V) и (III). Единая политика определяет следующее:

- цели политики, соотносимость с издержками, отсутствие дискриминации и прозрачность (элементы политики ЕС в этой сфере),
- основы расчетов расценок исходя из затрат, в зависимости от типа пользователя в каждой из стран,
- краткосрочные общие приоритеты в осуществлении политики, такие как решение о том, какие из типов сборов должны быть отменены или упрощены, а также определение максимума для устанавливаемых расценок.

Согласованная стратегия осуществления политики предусматривает действия, которые необходимо предпринять в каждой из стран для достижения в первую очередь краткосрочных целей.

В ходе третьей и заключительной встречи РГСТ был вынесен ряд резолюций в отношении следующих ступеней на пути предварения в жизнь единой политики после окончания проекта, включая следующее:

- включение информации о единой политике в ОМС (в особенности в новое приложение об автотранспортных перевозках, для утверждения в ходе 4-й ежегодной встречи МПК TRACECA);
- предоставление документов единой политики и стратегии осуществления Национальным Комиссиям соответствующих стран участниками РГСТ, при содействии Национальных Секретарей TRACECA, с целью начала претворения в жизнь единой политики на национальном уровне (первая ступень предусматривает подготовку правительствами стран-участниц к середине 2004 года рекомендаций и плана осуществления политики);
- предоставление дальнейшей технической помощи TRACECA и участникам РГСТ в ходе осуществления единой политики на национальном уровне (по возможности путем основания Совета Глав Администраций Автодорожного Транспорта, аналогично железнодорожному сектору) и разрешения проблем установления единой политики в сферах а) ограничений в отношении размера и веса транспортного средства б) стандартизированных процедур страховки транспортных средств в) поставки информации пользователям г) разрешений автотранспортных средств д) виз для водителей е) расценок на таможенный конвой.

### 4.3. Порты и Судоходные Компании

Во всех странах TRACECA, имеющих доступ к глубоководным портам, были проведены подробные обсуждения с участием портовых операторов и судоходных компаний, состоялись 3 встречи Рабочих Групп в Баку, 1992-1993. Большинство этих стран представили свои отчеты о доходах и расходах, указали связь между затратами и тарифами.

Результаты выглядят следующим образом:

- В портах и судоходных компаниях TRACECA имеются избыточные мощности;
- Постоянные затраты высокие, переменные затраты низкие;
- В настоящее время объем транзитных перевозок TRACECA незначительный. Грузоперевозки производятся по другим маршрутам;
- Последние три фактора обуславливают снижение тарифов по транзитным перевозкам на уровне маргинальных затрат без снижения рентабельности;
- Текущая устойчивая финансовая позиция большинства портов указывает на то, что они могут экспериментировать с новыми дисконтными тарифами для стимулирования перевозок;
- Финансовые перспективы указанных портов могут быть не слишком обнадеживающими, если не предпринять срочных мер;
- Идеальное время для развития дополнительного транзитного бизнеса за счет значительного уменьшения тарифов при сохранении скромного коэффициента доходности.

Были подписаны протоколы, достигнуто понимание необходимости предложения стимулирующих цен для привлечения дополнительного грузооборота TRACECA, принятие ценовой политики в указанном направлении.

## **5. ОБСУЖДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ**

### **5.1. Соответствие результатов обсуждений**

Соответствуют ли результаты обсуждений текущим и перспективным требованиям TRACECA? Ответить на вопросы в отношении целей, функциональности операций и ресурсов необходимо с учетом того, что Иран, Афганистан, а недавно и Пакистан (март 2004) выразили желание присоединиться к TRACECA.

Во первых, TRACECA необходимо расширить сферу деятельности, а именно с транспортного коридора до торговли, безопасности, коммуникационной системы. С учетом того фактора, что участие Турции с ее обширными экономическими и социальными связями с центрально-азиатскими странами уже привело к пересмотру ее роли как единственного коридора. Транспортные возможности Турции можно с большей эффективностью использовать с учетом автомобильной, железнодорожной и судоходной сети, которая соответствует потребностям международной торговли в целом, не только потребностям ЕС с возможным приемом трех новых стран в TRACECA, идея единого коридора окончательно отпадет. Интересы ЕС в Центральной Азии и Закавказье должны концентрироваться в большей степени в социальной и экономической стабильности, независимости, а не поддержке транпортного маршрута.

Организационная функциональность TRACECA должна быть более профессиональной, эффективной в достижении членами организации своих целей. Необходимо проанализировать мандат TRACECA - Основное Многостороннее Соглашении в контексте расширенного членства, определить организацию и ресурсы. Ресурсы Постоянного Секретариата, значительного ниже того, что необходимо для ускорения реализации Основного Соглашения. В результате между надеждами и реальностью существует большой разрыв.

Для ЕС было бы целесообразно проявлять растущий политический интерес к развитию региона в перспективе. Необходимо учитывать сферу его влияния. Можно добиться значительного усиления взаимных интересов ЕС и стран TRACECA благодаря расширению дипломатических связей, улучшению юридических и структурных рамок, осуществлению прямых инвестиций, планирование проектов, обеспечение финансирования.

ЕПТРТ входит в категорию институциональных структур, ставит целью снижение нефизических барьеров на пути развития торговли. Распад СССР привел к разрыву договоренностей и связей. В этом смысле МТТ представляет собой соглашение, которое нуждается в модернизации. Международные автомобильные перевозки также страдают из-за наличия дисгармонии, как это имеет место и в морском транспорте. Для Турции, Афганистана, Ирана и Пакистана, решение проблем транзитных расценок и тарифов означает серьезное облегчение торговых связей.

### **5.2. Совет Глав Железнодорожных Администраций, Портов и Судоходных Компаний**

Одной из первых задач Технического Задания было создание Совета Глав Железнодорожных Администраций, Портов и Судоходных Компаний. Следует отметить, что если бы в свое время подобный Совет был создан, его работа несомненно поддерживалась бы. Однако, разработка повестки дня работы Совета на том этапе

проекта не представлялась возможно в связи с рамками ЕПТРТ и другой деятельности. Отсрочка создания Совета с двух до восемнадцати месяцев рекомендовалась в отчете о начале работ.

Создание Совета Глав Железнодорожных Администраций (который после Бакинской встречи в июле 2003, рамки деятельности которого были расширены путем вовлечения Портов и Судходных Компаний) теоретически означало, что аспекты, касающиеся железнодорожной системы, а также результат деятельности сестринских проектов (гармонизации процедур пересечения границ, единой юридической базы, подготовки кадров), могут быть обсуждены без какого-либо внешнего давления. Важно помнить о том, что состав Совета, состоящего из транспортных операторов всех типов перевозок, отличается от структуры МПК, состоящей в основном из государственных чиновников и потому обладает потенциалом решать многие практические проблемы повышения объемов перевозок и развития транспортной системы в будущем.

Повестка дня Совета разрабатывалась как компонент ЕПТРТ, включая простой вагонов, коммерческая стратегия и тарифы, техническая гармонизация, интермодальные перевозки, инвестиции, юридические и регулирующие вопросы, общие условия перевозок, человеческие ресурсы и развитие. Совет, начавший деятельность со встречи МПК в Ереване в октябре 2003 года нуждается в дальнейшей поддержке и предоставлении ресурсов со стороны спонсоров.

### **5.3. Создание рабочих групп по железным дорогам, портам, судоходным компаниям и автомобильным перевозкам**

Создание РГСТ получило отражение в программе международных встреч, подписании соответствующих протоколов. Протоколы были подписаны по результатам 8 встреч (5 по железным дорогам, портам и судоходным компаниям, включая Совет Глав, и 3 по автомобильным перевозкам), которые следует рассматривать как основной результат работы. Значение этих протоколов достаточно большое, Основное Соглашение предусматривает создание рабочих групп как необходимая предпосылка процесса реформирования и развития. Результаты деятельности этих рабочих групп должны быть весьма существенными в деле оказания помощи Секретариату TRACECA. Вместе с тем сохраняются отдельные проблемы:

- Кто должен нести ответственность за реализацию международных соглашений?
- Как реализовывать эти соглашения?
- Почему отсутствуют процедуры обработки протоколов рабочих групп - т.е. передачи их странам-членам TRACECA, а также Секретариату?
- Имеются ли ресурсы для реализации соглашений?
- Когда следует встречаться рабочим группам по завершении контракта?
- Почему эксперты жизненно необходимы для координации работы?
- Зачем нужны эти вопросы если иметь ввиду, что программа TRACECA отпраздновала 10-летие своей деятельности?

#### 5.4. Новая железнодорожная тарифная методология

После небольшого колебания было принято решение о разработке новой тарифной методологии в рамках ЕПРТ по железнодорожным перевозкам 12-ти стран TRACECA, призванную заменить МТТ, использовавшуюся в течении 50-ти лет и основанную на коммунистических принципах.

Одобренная в принципе договоренность о транзитной тарифной политике TRACECA ТТТ означает что большинство стран членов TRACECA признают возможность практического решения проблемы гармонизации железнодорожных тарифов в рамках единой структуры, справедливой для всех участников. Следует отметить, что железнодорожная тарифная политика представляет как национальный так и региональный интерес.

4-частная тарифная политика дает не только текущее решение имеющихся проблем, но и определяет рамки перспективной перестройки системы железнодорожных перевозок, дает обоснование рамкам рационального и прозрачного решения проблем, что позволяет разработать общую стратегию маркетинга.

Более того, операторы, потребители и пользователи скорее всего предпочтут упрощенную структуру, позволяющую не учитывать фактор грузов и товаров, а скорее делать акцент на ценообразование по единице перевозок, чем того, что перевозится. Речь идет о принципе автомобильных и судоходных перевозок, который получает все большую поддержку со стороны железнодорожных перевозчиков.

Полученные результаты необходимо еще раз испытать на практике. Вместе с тем делаются первые практические шаги в этом направлении, что нашло отражение в разработке пилотной программы ТТТ, а также пилотной рабочей группы ТТТ под руководством грузинской железной дороги.

Причиной того, что железнодорожному компоненту отдано предпочтение, является подготовительная работа, проведенная консультативной командой, а также то обстоятельство, что железные дороги имеют долгую историю международного сотрудничества, особенно если учесть регулярные встречи экспертов IUC и ОСЖД. Следует признать, что удобный временной компонент также способствовал принятию данного решения, в противовес тому, что имело место в 1996 году в случае с французской компанией SISTRA.

Следует признать, что ТТТ - это реальность, с которой необходимо считаться. Во-первых, пилотные исследования; техническое сотрудничество в течении 18-ти месяцев. Во-вторых, параллельно пилотному исследованию ТТТ необходимо представить и регулирующие документы ТТТ для замены МТТ; наконец, необходимо создать агентство ТТТ для регулирования работы. О необходимости этого говорится в шести технических примечаниях, приводимых ниже:

**Руководство по Ценообразованию** предназначено для применения ТТТ и установления сквозных тарифов, включая морские.

**Опрос Мнений Экспедиторов**, благодаря которому можно оценить текущую ситуацию с учетом требований по упрощению и гармонизации текущей ценовой практики.

**Руководство к применению наилучшей практики** предназначено для облегчения выхода клиента на железные дороги, может быть включен в соглашения, достигнутые на пилотной стадии ТТТ с учетом общих регулирующих кодов и процедур.

**Ценовая Эластичность Спроса** по железнодорожным услугам можно использовать как часть маркетинговой стратегии участников ТТТ. В другом техническом примечании даны рекомендации по усилению функций железнодорожного маркетинга.

ТТТ предназначен выполнять функцию мультимодальной тарифной структуры, сочетающей в себе железнодорожные и морские перевозки, что является обязательным требованием для коридора TRACECA. **Регулирующий документ ТТТ в Техническом Примечании 6** сочетает в себе железнодорожные и морские элементы, создает хорошую основу дальнейшего развития.

Следует отметить, что валютной единицей при железнодорожных перевозках является Еуро. Необходимо также вести общие счета и платежи. Очередная программа поддержки ЕС TRACECA должна разместить эти компоненты в надлежащем месте и по надлежащим функциям.

#### **5.5. Автомобильные Транзитные Расценки**

Согласование о единой политике и стратегии применения для автотранспортных транзитных перевозок означает то, что данная единая политика на данном этапе может быть включена в ОМС, а рекомендации обсуждены и применены через Национальных Секретарей, в соответствии с национальными транспортными законодательствами и налогообложением, с целью понижения затрат.

Необходимо отметить тот факт, что делегатами была выдвинута просьба подготовить, в срочном порядке, предложения по пошлинам за избыточные габариты и массу автотранспортных средств. В ответ, было организовано заседание Рабочей Группы, в ходе которого были обсуждены различные альтернативы. Достигнутые соглашения нашли отражение.

#### **5.6. Перевозки морскими видами транспорта**

Было достигнуто соглашения о том, что ценовая политика портов и судоходных компаний будет нацелена на привлечение транзитных перевозок, хотя существующими на местном уровне ограничения в виде государственного регулирования цен, могут препятствовать предвзятию в жизнь гибкой ценовой политики. Несмотря на то, что были продемонстрированы пути скидок на тарифы, тарифы портов и судоходных компаний составляют лишь незначительную часть общих затрат на перевозки, большую часть которых составляют железнодорожные перевозки. Внедрение тарифных кампаний требует создание организации, которая «владела» бы сквозными, интермодальными транспортными тарифами.

## 6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проект ЕПТРТ, совместно с другими проектами TRACECA, Гармонизации Пересечения Границ, Общей Юридической Базы и Подготовке Кадров, являются своевременными для решения вопросов в странах-членах организации. Все вопросы, над которыми работали выше упомянутые проекты представляют большое значение для региона. Программа TRACECA косвенно влияет на стимуляцию понижения издержек, путем создания конкуренции альтернативному российскому коридору.

Проекту ЕПТРТ удалось преодолеть трудности на пути планируемого прогресса и продвинуться на шаг вперед путем анализа технических аспектов и предоставления практических решений. Важными инструментами для достижения планируемых целей были организация объединенных встреч РГСТ и достижение согласованности на международном уровне путем подписания протоколов.

Основываясь на подписанных протоколах, предложения и рекомендации должны стать эффективным путем увеличения объемов торговли и перевозок по маршрутам TRACECA, тем самым достигнуть цели проекта.

Следует обратить внимание на то, что поддержание достигнутого целиком зависит от заинтересованности сторон и наличия ресурсов.

## 7. ВЫВОДЫ

### 7.1. Общее

Проект по своей структуре был достаточно сложен, трудности было тяжело оценить в самом начале проекта, мешало отсутствие диалога с бенефициарами и ведомствами на должном уровне, для того, чтобы довести до сознания новые идеи. На начальном этапе проекта министерства и ведомства не знали о начале проекта. Для этого приходилось отправлять письма с разъяснением целей и задач проекта, прилагая Техническое Задание.

Проект ЕПТРТ являлся одним из четырех взаимосвязанных проектов, что предусматривало тесное сотрудничество между ними. Однако сотрудничество между проектами было реализовано только на завершающем его этапе. Координация проектов проходила на уровне нерегулярных встреч. Изначально все 4 проекта должны были предусматривать взаимную координацию, и координация проектов должна была входить в обязанности Секретариата.

Если цели проекта были достаточно ясны и очевидны, результаты были только теоритическими. Хотя анализ показал, что реформа ценообразования будет способствовать увеличению грузоперевозок, некоторые транспортные организации стран TRACESA, в частности, судоходные компании и порты, неохотно принимали идею реформ. Фактически, больше времени, чем ожидалось, заняли переговоры с реципиентами, что было вызвано задержкой в получении комментариев по ключевым вопросам. Планировалось, что сбор данных и решение теоритических вопросов должны быть решены в течении одного года, в то время как оставшийся отрезок времени планировали использовать на разработку методологии и рекомендаций.

Техническое задание не предусматривало внедрение разработанных методологий и рекомендаций, поскольку предполагалось, что их реализация не входила в бюджет и являлась более долгосрочной перспективой. Однако для эффективности проведения реформ необходимо наличие долгосрочной программы, нацеленной на реализацию рекомендаций. Общей чертой проектов Tacis является недооценка важности поддержки реализации идей, что сказывается на заключительных результатах. В будущем необходимо планировать проекты в двух этапах: первый этап – анализ и развитие рекомендаций, второй этап – реализация рекомендаций, в случае успешного завершения первого этапа.

Техническое задание предусматривало только подготовку отчетов, а не разработку руководств и технических примечаний. Важно отметить, что будущие проекты Tacis должны быть конкретно сформулированы.

Рекомендации, представленные в протоколах, призывают к оказанию дальнейшей поддержки в реализации достигнутого.

Проведение международных рабочих групп оказалось гораздо более эффективным, чем проведение встреч на национальном уровне, предусмотренных Техническим Заданием. В случае, если бы рабочие группы проводились в каждой из стран TRACESA, были бы затрачены большие ресурсы, время и деньги на проведение 4 семинаров с участием 12-ти стран по каждому виду перевозок, что составило бы в общей сложности 144 семинара в течение 24 месяцев. Кроме того, пользы от них было

бы мало как в плане разработки общей методологии, так и в плане гармонизации процедур.

Использование протоколов, подписанных участниками встреч, явилось ценнейшим инструментом достижения консенсуса и продвижения вперед в рамках не только данного, но других проектов TACIS.

## **7.2. Материально-техническое обеспечение**

С учетом широкого географического охвата стран программой TRACECA, материально-техническое обеспечение приобретает важнейшее значение. Естественно, каждая из стран-членов организации хотела бы, чтобы сотрудники Консультанта работали в их стране на постоянной основе. Однако, на практике этим сотрудникам пришлось бы действовать в рамках очень жесткого графика, нехватки времени, затрачиваемого на пребывание в одной стране, а затем переезда в другую.

Данная проблема уникальна для TRACECA, поскольку в нее входит 13 стран, и легкого решения не существует. Очевидно, что реципиентам придется смириться с поэтапным выполнением рабочих программ, причем в одних странах эти программы будут реализованы позднее, чем в других. В рамках проекта ЕПТРТ эта проблема частично решена путем организации международных семинаров в Баку и оплаты всех затрат участников.

Подобный подход к решению проблемы одобрен большинством стран. Международные семинары представляют участникам возможность официальных и неофициальных встреч со своими коллегами из других стран. В деятельности рабочих групп принимали участие сотрудники и Генеральный Секретарь МПК. Особый успех был достигнут на семинарах по автомобильным перевозкам.

Теоретически визы для специалистов проекта на посещение всех стран TRACECA должны были быть организованы в Баку бесплатно. На практике это не всегда было возможным. В результате возникали незапланированные расходы для получения виз.

Положение усугублялось иногда и тем, что некоторые страны TRACECA проявляли нежелание проводить встречи для обсуждения вопросов, представлявших взаимный интерес, по причине несвоевременного оповещения. Однако в целом многие страны TRACECA проявляли готовность помочь специалистам проекта выполнять свою работу.

Хотя в TRACECA существует значительная проблема, связанная с разницей во времени, существуют и другие проблемы, затрудняющие эффективные контакты сторон, например, наличие национальных праздников, нерабочих дней, ограниченных рейсов и т.д. Такие проблемы осложняли последовательное посещение нескольких стран.

С учетом того, что в TRACECA собираются вступить Иран и Афганистан, планировать визиты становится все более сложно. Необходимо предоставить каждой стране время для заблаговременного планирования возможных визитов с учетом возможных задержек в их совершении.

Для успешной реализации политики ЕПТРТ необходимо располагать как можно большим количеством данных об организациях, предоставляющих транспортные услуги. Для анализа текущей ситуации необходимо располагать реалистичными финансовыми данными из многих источников. Эта задача оказалась весьма сложной, как и ожидалось, так как финансовые сведения от организаций, предоставляющих транспортные услуги, являются коммерческой информацией. В некоторых случаях Консультанту приходилось руководствоваться предположениями, исходя из опыта работы в других странах.

В регионе имеются скрытые проблемы, для выявления которых Консультанту требуется время. Среди этих проблем можно выделить следующие:

- Несмотря на наличие согласованных тарифов, они редко применяются на практике
- непогашенный долг за дополнительные услуги в соседних странах. Это создает неразбериху в расчетах.

Несмотря на то, что вышеупомянутые проблемы не являются задачей Консультанта и непосредственно не относятся к данному проекту, они на прямую влияют на разработку рекомендаций и методологии.

### **7.3. Визиты сотрудников по Проекту внутри страны**

После совершения визитов по сбору первичных данных были проведены семинары. После их проведения состоялись визиты в большинство стран TRACECA Менеджером Проекта, Генеральным Секретарем МПК и Исполнительным Секретарем. Эти визиты должны были состояться раньше в целях завершения обработки накопленных данных и устранения непонимания. На раннем этапе проекта важную роль играют личные встречи сотрудников, уполномоченных для принятия решений.

Планирование времени визитов в Армению оказалось сложной задачей, однако в конце концов вопрос был решен в течение проекта. Туркменистан ужесточил свою визовую политику на втором этапе реализации проекта.

### **7.4. Место проведения семинаров**

Наиболее удачным местом проведения семинаров является здания Секретариата МПК в Баку с двумя конференц-залами, местными переводчиками по проекту и сотрудниками Секретариата. Всего 78 человек было приглашено из 13 стран для участия в семинарах. Между Баку и всеми странами TRACECA регулярно осуществляются воздушные рейсы. Цены на питание и проживание разумны. К сожалению для Армении и Туркменистана Баку по ряду причин не очень удобен. Среди альтернативных мест проведения семинаров рассматривались Ашхабад, Тбилиси, Стамбул и Киев, а также Ташкент и Алмата, однако вопрос об этих городах был снят с повестки, ввиду дополнительных затрат на размещение персонала МПК и делегатов.

### **7.5. Руководство семинарами и подготовка**

Разделение делегатов семинаров по функциям по странам, наделение их обязанностью по ряду вопросов в рамках Проекта позволило им поднять ряд спорных вопросов,

обсудить их в малых группах, отчитаться перед своими коллегами, перед председателем собрания (Генеральный Секретарь МПК) и Консультантом. У сотрудников МПК появилась возможность выступить посредниками при разрешении многих вопросов семинара. Хотя в начале семинаров делегаты выражали сомнение по поводу их проведения, в последующем они выражали признательность за эффективную форму работы, возможность личного участия в обсуждении поднимаемых вопросов.

#### **7.6. Краткосрочные решения**

В ходе реализации Проекта была проведена работа по внедрению специальных тарифов для оказания гуманитарной помощи Афганистану. Позднее установленные тарифы были сопоставлены с предлагаемыми железнодорожными тарифами ТТТ и установлено, что они превышают их минимальный уровень. Этот подтвержденный факт был представлен к сведению делегатов рабочих групп в качестве краткосрочных, более конкурентоспособных тарифов во всему коридору TRACECA. Среди участников семинара был распространен проект меморандума по применению данных тарифов, однако содержащиеся в нем предложения не были приняты.

Из этого факта необходимо извлечь урок о том, что любое предложение должно исходить не от консультанта, а от стран-участниц договора.

#### **7.7. График**

С учетом частичной приватизации отдельных железнодорожных компаний отделение колежных и сигнальных затрат от эксплуатационных и маркетинговых приобретает особое значение. В этом смысле предложения ТТТ TRACECA соответствуют всем этим требованиям. Консультанту понадобилось время для сбора необходимых данных и получения результатов, которые убедили участников в достоинствах предложений Консультанта.

К 15 месяцу проекта была достигнута принципиальная договоренность о принятии ТТТ TRACECA по железнодорожным перевозкам, а к 18 месяцу делегатам были сделаны предложения по созданию Совета Глав Железнодорожных Администраций, Портов и Судоходных Компаний и разработке пилотного проекта. В Техническом задании было предложено, чтобы Совет Глав Железнодорожных Администраций, Портов и Судоходных Компаний был создан как можно быстрее, однако эта задача осталась не реализована до завершения основной работы. Было решено представить этот вопрос на рассмотрение и поддержку конференции МПК в Ереване к 21 месяцу проекта, и утвердить к 22 месяцу проекта.

В 19 месяце были разосланы письма всем странам-участникам, поддерживающим идею продления Проекта в целях создания пилотной схемы по железнодорожным тарифам TRACECA. К 22 месяцу были получены положительные ответы из Азербайджана, Грузии, Молдовы, Болгарии, Румынии и Турции, а также письма, подтверждающие интерес к этой идее со стороны Украины, Туркменистана, Ирана и Афганистана. Участники семинара по автомобильным перевозкам предоставили соответствующие данные своих стран о политике в указанном направлении, однако только к 10 месяцу проекта Консультанту удалось собрать данные, необходимые для анализа и разработки рекомендаций для первого семинара в 12 месяце с начала проекта.. Этот факт лишний раз подтвердил опыт предыдущих проектов, связанный с тем, что не взирая на наличие немалого числа стран, в которые были совершены визиты, получение необходимых

сведений оказалось не таким уж легким делом. Для достижения цели необходимо достичь согласия сторон, а затем выдвигать рекомендации и приступать к их реализации. Можно сделать выводы о том, что задача реализации Проекта всегда связана с оперативностью реципиентов, иными словами, чем быстрее они дадут ответ, тем больших целей удастся достичь Консультанту. Подобная концепция активного партнерства еще не получила широкого распространения в рамках TRACECA, однако в будущем есть шанс добиться этого.

## 8. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

TRACESA является одним из инструментов в борьбе с терроризмом, а так же для развития тесных отношений Европы с Центрально-азиатскими странами. После присоединения Ирана и Афганистана TRACESA будет географически больше Европейского Союза, и управляющей структуры Постоянного секретариата будет недостаточно для реализации разработанных решений.

Предлагаемая тарифная структура ТТТ требует проведения пилотных исследований для практической своей реализации. При успешном завершении пилотных исследований, можно говорить о создании соответствующей структуры с надлежащей структурой и внутренними процедурами. При отсутствии внешней поддержки, рабочей группе по железнодорожным перевозкам необходимо проводить регулярные встречи при поддержке Постоянного Секретариата TRACESA. В ходе 10-11 марта 2004 года семинара были проведены мероприятия, призванные доказать устойчивость пилотной схемы ТТТ. В частности, была согласована структура, координация и руководство пилотным исследованием с учетом затрат на его проведение. Создание структуры ТТТ должно быть включено в новый проект в качестве одной из его задач по обеспечению технического содействия при организации и разработке процедур нового тарифного ведомства.

Рекомендации по автомобильным транзитным тарифам могут выдвигаться на семинарах по развитию торговли, проводимых под руководством Национального Секретаря. Поскольку участниками семинаров принцип ТТТ был согласован, очевидно, что предложения должны быть реализованы на базе юридической практики каждой из стран.

Позитивное отношение портов к рекомендациям проекта радикально отличается от отношения судоходных компаний, что и отражает их монополистическую позицию. В отличие от большинства мультимодальных перевозок, где судоходные компании сохраняют свою доминантную роль, железнодорожные перевозки в коридоре TRACESA являются доминирующим звеном. Проведение форума Совета Глав Железнодорожных Администраций, Портов и Судоходных Компаний необходимо для того, чтобы совместить интересы морского и сухопутного транспорта.

В странах-реципиентах наблюдается огромное желание разрешить наболевшие проблемы. Вместе с тем, наблюдается не очень активное желание к переменам. Это может быть частично вызвано естественным неприятием перемен, что наблюдается практически повсюду, включая ЕС. Скорее всего, это обусловлено опасениями социальных перемен, необходимостью принятия политических решений, стремлением оставить все как есть. Все эти причины хорошо известны, поэтому необходимо самым тщательным образом рассмотреть новые идеи проекта, принципы их реализации на практике прежде чем приступать к преобразованиям. Вероятно, проекты необходимо реализовывать поэтапно, приступать к реализации рекомендаций только после их утверждения.

Реализация новых идей требует время и терпения, что особенно важно в краткосрочной перспективе, тем более при отсутствии должной поддержки со стороны ЕС.

Форма 2.2. ОТЧЕТ О ЗАВЕРШЕНИИ ПРОЕКТА

Название Проекта: Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам		Страна: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан										Страница : 1 из 1							
Планируемый период: Июнь 2003 - Март 2004		Консультант ЕК: Scott Wilson - UK, Tebodin - Netherlands, Corporate Solutions - UK																	
Цели Проекта: 1) Установление более прозрачных тарифов и транзитных расценок 2) Устранение незаконных, нефизических барьеров, препятствующих эффективным международным торговым и транспортным услугам в коридоре ТРАСЕКА 3) Снижение транспортных затрат для автомобильных перевозчиков 4) Расширение местных возможностей по разработке и реализации транзитных расценок и тарифов												Затраты							
No.	ОСУЩЕСТВЛЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ИЮНЬ 2003	ИЮЛЬ 2003	АВГУСТ 2003	СЕНТЯБРЬ 2003	ОКТОБЕР 2003	НОЯБРЬ 2003	ДЕКАБРЬ 2003	ЯНВАРЬ 2004	ФЕВРАЛЬ 2004	МАРТ 2004	ПЕРСОНАЛ ЕК КОНСУЛЬТАНТ		Местные партнеры		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ		РАЗНОЕ	
												планируемый	использованный	планируемый	использованный	планируемый	использованный	планируемый	использованный
1	РАБОЧИЕ ГРУППЫ											56	56	45	30	Копировальная машина HP8317	Копировальная машина HP8317		
1.1	Пилотные рабочие группы по железнодорожным перевозкам ТТТ																		
1.2	Морские рабочие группы																		
1.3	Автомобильные рабочие группы															Лазерный принтер HP2200DTN	Лазерный принтер HP2200DTN		
1.4	Совет Главы Железных Дорог, Портов и Судоводных Компаний															Конференц-залы	Конференц-залы		
1.5	Ежегодная конференция МПК															Телекоммуникационное оборудование	Телекоммуникационное оборудование		
2	ОБЗОР ПРЕДЫДУЩЕЙ РАБОТЫ																		
3	Единая Политика по Автомобильным Транзитным Расценкам											45	45	20	20				
3.1	Консолидация данных по затратам и расценкам																		
3.2	Установление разумных уровней расценок																		
3.3	Оценка текущего экономического ущерба																		
3.4	Сопоставление и рекомендации предпочтительного варианта реформы																		
3.5	Разработка предложений по пошлинам за избыточные габариты и массу																		
4	ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНЗИТНЫМ ТАРИФАМ											128	128	40	40				
4.1	Изучение системы МТТ																		
4.2	Улучшение доступа перевозчиков к железнодорожной системе																		
4.3	Улучшение методологии установления тарифов на перевозки																		
4.4	Разработка пилотного проекта ТТТ																		
4.5	Разработка регулирующего документа ТТТ																		
4.6	Разработка предложений по сквозным тарифам																		
5	Анализ и рекомендации по судоходным/торговым тарифам											90	90	20	20				
5.1	Консолидация данных по затратам и тарифам																		
5.2	Рекомендации по тарифной политике																		
5.3	Разработка предложений по сквозным тарифам																		
6	СПРАВОЧНИК ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ											37	37	20	20				
6.1	Взаимосвязь с имеющимися данными/сведениями																		
7	Отчеты											15	15	10	10				
7.1	Отчет о начале работ																		
7.2	Отчет о ходе выполнения																		
7.3	Третий отчет о ходе выполнения вместе с заключительным отчетом																		
												373	373	155	140				

ФОРМА 2.3.: ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ РЕСУРСАХ

Название Проекта: Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам	Номер проекта: 01-0181	Страны: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизия, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан	Страница: 1 из 1		
Планируемый период: май 2003 - март 2004	Подготовлен: апрель 2004	Косультант ЕК: Scott Wilson / Tebodin / Corporate Solutions Ltd			
Цели Проекта: 1) Установление более прозрачных тарифных транзитных расценок. 2) Устранение незаконных, нефизических барьеров препятствующих эффективным международным торговым и транспортным услугам в регионе TRACECA 3) Снижение транспортных затрат для автомобильных перевозчиков 4) Расширение местных возможностей по разработке и реализации транзитных расценок и тарифов.					
РЕСУРСЫ/ЗАТРАТЫ	ПЛАНИРУЕМЫЕ, ВСЕГО	ПЛАНИРУЕМЫЙ ПЕРИОД	ПЕРИОД ИСПОЛНЕНИЯ	ИСПОЛНЕНО, ВСЕГО	ОСТАТОК
ПЕРСОНАЛ	Человеко/дни	Человеко/дни	Человеко/дни	Человеко/дни	Человеко/дни
Управление Проектом УК:					
Директор Проекта	14	3	3	14	0
Координатор Проекта	118	38	38	118	0
Долгосрочные эксперты:					
Менеджер Проекта	421	97	97	421	0
Руководитель железнодорожной группы	225	37	37	225	0
Руководитель автомобильной группы	119,5	30,5	30,5	119,5	0
Руководитель морской группы	163	45	45	163	0
Краткосрочные эксперты					
Экономист по морским перевозкам	153	45,72	45,72	153	0
Экономист по железнодорожным перевозкам	184	50	50	184	0
Экономист по автомобильным перевозкам	54	0		54	0
Специалист по Руководству Пользователя	33	27	27	33	0
Специалист по обучению	4	0	0	4	0
<b>Человеко/дни, итого</b>	<b>1488,5</b>	<b>373,22</b>	<b>373,22</b>	<b>1 488,50</b>	<b>0</b>
<b>ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ</b>					
Офисное оборудование					
Конференц-зал					
Телекоммуникационное оборудование					
Отчеты по предыдущим проектам					
<b>ДРУГИЕ ЗАТРАТЫ</b>					
<b>Итого</b>					

ФОРМА 3.2 ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ ПРОЕКТА

<b>Название Проекта:</b> TRASECA Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам		<b>Номер контракта:</b> 01-0181	Страна: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизия, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан	
<b>Отчетный Период:</b> 12/2001 - 03/2004		<b>Подготовлен:</b> март 2004	<b>Контрактор CE:</b> Scott Wilson / Tebodin / Corporate Solutions	
			Страница: 1 из 1	
ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД	ОСНОВНОЙ ВИД ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	КОНСУЛЬТАНТ ЕК	ЗАТРАТЫ	
			МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ	РАЗНОЕ
12/2001 - 04/2002	<b>НАЧАЛЬНЫЙ ЭТАП</b> Оценка технического задания Оценка текущего статуса Предварительные встречи Обзор предыдущей работы Представление начального отчета Утверждение начального отчета		Копировальная машина NP6317 Лазерный принтер HP2200DTN Конференц-залы Телекоммуникационное оборудование Предыдущие отчеты	
05/2002 - 10/2002	<b>ПЕРВЫЙ ЭТАП ПРОЕКТА</b> Продолжение анализа предыдущей работы Изучение системы ТТТ Анализ доступа операторов к железнодорожной системе Разработка методологии установления тарифов на перевозки Разработка вопросника пользователя дорог Разработка вопросника по автомобильным перевозкам Установление разумных уровней автомобильных расценок Сбор данных по затратам и тарифам в морском секторе Разработка методологии деятельности рабочих групп по развитию торговли Встречи рабочих групп по железно дорожному, портовому, судоходному и автомобильному секторам Структурная поддержка МПК Сотрудничество в рамках проектов Представление первого отчета о проделанной работе			
11/2002 - 05/2003	<b>ВТОРОЙ ЭТАП ПРОЕКТА</b> Завершение анализа доступа операторов к железнодорожной системе Продолжение разработки новых транзитных тарифов по железнодорожным перевозкам TRASECA (ТТТ). Разработка руководства по установлению цен в железнодорожном секторе Разработка Кода Практики в железнодорожном секторе Разработка эластичности спроса по ценам в железнодорожном секторе Разработка эластичности спроса по ценам в железнодорожном секторе Анализ подходов экспедиторов Консолидация данных по затратам и тарифам в морском секторе Разработка рекомендаций по тарифной политике в морском секторе Оценка текущих экономических потерь в автомобильном секторе Сопоставление и разработка рекомендаций о реформах в автомобильном секторе Одобрение содержания Руководства Пользователя Сбор данных по Руководству Пользователя Встреча рабочих групп по развитию торговли в железнодорожном, портовом, судоходном и автомобильном секторах Продолжение структурной поддержки МПК Представление второго отчета о ходе выполнения проекта			
06/2003 - 03/2004	<b>ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП ПРОЕКТА</b> Утверждение методологии ТТТ Развитие пилотного проекта ТТТ Рабочая группа по пилотному проекту ТТТ Первая встреча глав железных дорог, портов и судоходных компаний Утверждение CHRPS на ежегодной встрече МПК Разработка проекта регулирующего документа ТТТ Разработка предложений по сквозным комбинированным тарифам Завершение предложений по пошлинам за избыточные габариты и массу Завершение рекомендаций по морской тарифной политике Пуск web-site с опубликованным текстом Руководства Пользователя Встречи рабочих групп по развитию торговли в железнодорожном, портовом, судоходном и автомобильном секторах Продолжение структурной поддержки МПК Представление отчета о завершении работ (вместе с третьим отчетом)			
		Общий приближенный М/Мс	62 человеко/дней	Точное число человеко/дней можно найти в Таблице 2.2

**ФОРМА 3.3 ОБЩИЙ ОБЗОР ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

<b>Название Проекта:</b> Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам	<b>Номер :</b> 01-0181	<b>Страны:</b> Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизия, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан	<b>Страница:</b> 1 из 1
<b>Подготовлен:</b> март 2004		<b>Консультант ЕК:</b> Scott Wilson / Tebodin / Corporate Solutions	
<p align="center"><b>Результаты работы</b></p> <p><b>Задание</b></p> <p><b>1</b> Рабочие группы - Части рабочего задания 1.1 - 1.5</p> <p><b>2</b> Обзор предыдущей работы</p> <p><b>3</b> Единая Политика по Автомобильным Транзитным Расценкам -часть рабочего задания 3.1 - 3.5</p> <p><b>4</b> Единая Политика по Железнодорожным Транзитным Расценкам -часть рабочего задания 4.1 - 4.6</p> <p><b>5</b> Анализ и рекомендации по портовым/судоходным тарифам часть технического задания 5.1 - 5.3</p> <p><b>6</b> Руководство Пользователя - часть рабочего задания 6.1</p> <p><b>7</b> Отчеты - часть рабочего задания 7.1-7.3</p>	<p align="center"><b>Отклонение от первоначального плана + или - %</b></p> <p>Отклонение отсутствует</p> <p>Отклонение отсутствует</p> <p>Отклонение отсутствует</p> <p>Отклонение отсутствует</p> <p>Отклонение отсутствует</p> <p align="center">15%</p> <p>Отклонение отсутствует</p>	<p align="center"><b>Комментарии по возникшим проблемам/причины отклонения</b></p> <p>Дополнительная встреча рабочей группы, ставящая целью разработку пилотного проекта ТТТ в течении продленного срока</p> <p>Дополнительный рабочий документ разработан по запросу, связанному с пошлинами за избыточные габариты и массу</p> <p>Дополнительно были разработаны следующие документы: проект регулирующего документа ТТТ, тарифная пилотная схема ТТТ, Предложения по созданию Совета Глав Железных Дорог, Портов и Судоходных Компаний</p> <p>Новые руководящие принципы которые обусловили повторный дизайн графики web-site</p> <p>Продление срока Проектана 3 месяца до марта 2004 года. Последняя встреча РГТРТ была проведена 10-12 марта 2004 года. Третий отчет о ходе выполнения проекта был представлен вместе с заключительным отчетом по договоренности с менеджером Задания</p>	

# ПРИЛОЖЕНИЯ



Published April 2004

This publication has been produced with the assistance of the European Union.  
The contents of this publication is the sole responsibility of  
Scott Wilson / Compass / NEA / Sema and can in no way be taken to reflect the views of the European  
Union.

